Єдина Країна
Единая Страна

Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

№ 8 (827)

22 – 26 лютого 2016 року

e-mail:krula_ukr@i.ua

Передплатний індекс – 22242



На варті неба України!

Вижив, аби допомагати

4-5 стор.

На крилах мрії

10-11 стор.

Петро Порошенко:

“Сучасне військо – головний пріоритет в розбудові сильної держави”



2 стор.

Україна та Саудівська Аравія уклали угоду про спільне складання літаків

21 лютого, під час проведення виставки ADEF-2016, Президент ДП “Антонов” Михайло Гвоздьов та президент Taqnia Aeronautics Co. Алі Мохаммед Аль-Гаматі, підписали Угоду про кооперацію з організації в Королівстві Саудівська Аравія літакобудівного комплексу й організації виробництва літаків Ан-132 в кооперації з ДП “Антонов”. Церемонія підписання проходила в присутності пана Мохаммеда Аль-Айїша, заступника секретаря оборони Королівства Саудівська Аравія, Його Високості Принца Турки бін Сауд Мохаммеда Аль-Сауда та інших офіційних осіб КСА.

– Відбулася дуже важлива подія в кооперації з партнерами із Саудівської Аравії. Сьогодні ми зробили конкретний крок в наших ділових стосунках, який базується на попередніх домовленостях. Цей документ можна розглядати як дорожню карту нашої взаємодії за спільними програмами, – зазначив Михайло Гвоздьов.

8 стор.



Гаряча лінія “Крила України” (0432) 59-60-48 65-22-048

Петро Порошенко: “Сучасне військо – головний пріоритет в розбудові сильної держави”



Вже другий рік поспіль у вищих військових навчальних закладах нашої держави відбуваються дострокові випуски офіцерів. Скорочення термінів навчання і прискорений випуск обумовлені тим, що навіть за найоптимістичнішого сценарію на Донбасі, навіть за тривалого перемир’я, яке перейшло би в політичне врегулювання та сталий мир, військова загроза зі сходу залишиться актуальною як у короткостроковій, так і довготривалій перспективі.



Тож 24 лютого прискорений випуск офіцерів відбувся і в Національному університеті оборони України імені Івана Черняховського. Серед тисячі слухачів тут проходять службу і навчаються 278 офіцерів, які брали та беруть участь в бойових діях. Із них 27 офіцерів-учасників Антитерористичної операції удостоєні високих державних нагород, а більше сотні – відзнаками Міністра оборони України та начальника Генерального штабу. Сім університетських вихованців за особисту мужність і героїзм були удостоєні найвищої державної відзнаки – звання Героя України.

У урочистій церемонії випуску слухачів у Національному університеті оборони України імені Івана Черняховського взяли участь Президент України Петро Порошенко, Міністр оборони генерал армії України Степан Полторак, начальник Генерального штабу ЗС України генерал армії України Віктор Муженко та інші високі гості.

У своїй промові Глава держави привітав випускників Національного університету оборони, наголошуючи, що Збройні Сили – головний пріоритет в розбудові сильної держави.

– Наше завдання – гарантовано забезпечити мир, суверенітет і незалежність української держави, адекватно відповідати на всі виклики і загрози. Підкреслюю, особисто для мене Збройні Сили були, є й будуть першим і головним пріоритетом в розбудові сильної держави, – підкреслив Петро Порошенко.

Верховний Головнокомандувач наголосив на тому, що саме завдяки загальнонаціональній солідарності українців, мужності і патріотизму українських солдатів, офіцерів, добровольців і волонтерів, всього українського народу за неповні два роки вдалося відродити українське військо, відновити його бойові спроможності та стримати натиск підготовленого, оснащеного зброєю і технікою ворога.



– Збройні Сили з честю витримали цей іспит, ми стали свідками народження героїв нового покоління, – сказав Президент під час зустрічі з Героями України та кавалерами ордену Богдана Хмельницького. – Це – продовження важливої традиції, моїх регулярних консультацій з бойовими офіцерами. Це – такі зустрічі, де я хотів би не говорити, а головним чином чути ваші поради, як нам вдосконалювати ефективність Збройних Сил. Я хотів би, щоб це була, як завжди, експертна розмова на рівних, з порушенням канонів субординації та чиношанування. Потом і кров’ю, звитягою та винахідливістю ви завоювали таке право, – наголосив Верховний Головнокомандувач.

Учасники урочистостей хвилиною мовчання вшанували пам’ять 20 випускників цього вишу, які віддали своє життя, захищаючи країну, чесно виконавши свій військовий обов’язок перед українським народом. Ще багато необхідно зробити, щоб українське військо повністю відповідало сучасним вимогам. Держава повинна приділяти увагу всьому спектру питань, які стосуються всебічного забезпечення військ, і, в першу чергу, підвищенню соціальних гарантій і бойового забезпечення.

– Збільшення виплат військовослужбовцям, на які держава знайшла ресурс цього року, дозволить нам істотно наростити контрактну складову у формуванні Збройних Сил. Для армії це означає поступове підвищення професійності особового складу, а для суспільства – мінімізацію мобілізаційного навантаження, істотне зменшення кількості і потужності мобілізаційних хвиль, – сказав Петро Порошенко.

Верховний Головнокомандувач Збройних Сил вручив дипломи з відзнакою та золоті медалі кращим випускникам курсу. Після цього офіцери проголосили урочисту клятву, яку зачитав один із найуспішніших випускників університету полковник Сергій Артамощенко.

З нагоди випуску слухачів оперативно-стратегічного та оперативно-тактичного рівнів підготовки відбулася церемонія нагородження кращих випускників Мечем Королеви Великої Британії та перехідною шаблею часів Богдана Хмельницького.



Меч Королеви Великої Британії випускнику полковнику Сергію Артамощенку вручила Надзвичайний і Повноважний Посол Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії в Україні пані Джудит Гоф. А перехідну шаблю часів Богдана Хмельницького від голови державної екзаменаційної комісії, командувача Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенанта Сергія Дроздова отримала випускник оперативно-тактичного рівня підготовки підполковник Олена Коршень.

Випускники ХУПС на фінішній прямій

У Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба курсанти випускного курсу успішно складають державні іспити.

Так, кінцеві результати навчання у без п’яти хвилин лейтенантів приймає голова державної екзаменаційної комісії, заступник командувача Повітряних Сил з бойової підготовки – начальник управління бойової підготовки командування Повітряних Сил генерал-лейтенант Віктор Сідаш.

– Я задоволений результатами навчання військових авіаторів та фахівців протиповітряної оборони. Як у спеціальних класах, так і на стадіоні вони високо тримають почесне звання кожедубівця. Також констатую і зростання науково-освітнього потенціалу видового вишу. Адже, чисельність учасників АТО в університеті постійно зростає, а навчальні програми постійно корегуються на підставі досвіду бойових дій на Донбасі, – зауважив генерал-лейтенант Віктор Сідаш.

Одна з навчальних груп курсантів склала державний іспит зі спеціальної підготовки у Метрологічному центрі військових еталонів ЗС України.

– Хлопці та дівчата опановують складну спеціальність військових метрологів. Більшість із практичних занять та військове стажування проходили саме у нас. Тому логічним є й те, що випускні іспити приймали кращі офіцери-метрологи, – пояснив начальник Метрологічного центру полковник Олександр Дзисюк.

За результатами оцінки знань майбутніх військових метрологів середній бал склав “4,5”.

Державні іспити у Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба триватимуть декілька днів, а урочистий ритуал випуску молодих лейтенантів заплановано на 27 лютого.



“Вартові неба” провели спільне штабне тренування

23-24 лютого 2016 року в управлінні Повітряного командування “Південь” із залученням підпорядкованих військових частин відбулося спільне штабне тренування.

Захід проходив під загальним керівництвом начальника штабу – першого заступника командира ПвК “Південь” генерал-майора Івана Теребухи.

Під час тренування було відпрацьовано вироблення (уточнення) замислу застосування повітряного командування в зоні відповідальності, алгоритм постановки завдань військовим частинам та порядок взаємодії.

Чергове тренування з бойової готовності надало змогу вдосконалити практичні навички офіцерів у виконанні своїх функціональних обов’язків для набуття оперативних спроможностей із проведення оперативного планування.

Для підвищення ефективності армії важливий досвід бойових офіцерів

Президент Петро Порошенко провів нараду з командирами бригад, бойовими офіцерами та за участі Міністра оборони Степана Полторака і начальника Генерального Штабу Віктора Муженка щодо підвищення ефективності Збройних Сил України.



На початку зустрічі Глава держави повідомив, що нині запроваджена глибинна реформа сектору оборони і безпеки. "Зараз змінюємо структуру, всі технології і підходи для забезпечення оборонної безпеки держави і повного переходу української армії на натовські стандарти", – констатував він.

Петро Порошенко зазначив, що ініціював зустріч із бойовими офіцерами, які мають досвід АТО, тому, що вони, як ніхто інший знають всі реалії несення служби, пробили та– які саме кроки треба вжити для подальшої розбудови армії.

"На вашому прикладі має навчатися покоління українських військових, як захищати Батьківщину, і ваша думка – чесна, спокійна і неупереджена – про те, які кроки нам зараз треба зробити для того, щоб вдосконалити наші Збройні Сили, підвищити їх ефективність – для мене буде надзвичайно важлива", – сказав Президент.

Учасники наради обговорили питання служби за контрактом. Глава держави поцікавився станом грошового забезпечення особового складу. Він підкреслив необхідність активізації роботи щодо залучення на службу демобілізованих військових, які вже пройшли навчання та мають досвід бою.



Україна-НАТО:

Програма з безпеки повітряного простору

25 лютого у Командуванні Повітряних Сил ЗС України завершився триденний робочий візит експертів НАТО з питань реалізації Регіональної програми НАТО з безпеки повітряного простору під керівництвом представника Агенції НАТО з питань зв'язку та інформації пана Рене ван дер Хайдена.

Робочу групу представників Командування Повітряних Сил ЗС України очолював начальник штабу – перший заступник командувача ПС ЗС України генерал-майор Артур Артеменко.

Учасники заходу провели демонстрацію функціональних можливостей проекту та обговорили питання продовження консультацій експертів України та НАТО у контексті здійснення техніко-експлуатаційного дослідження можливостей реалізації Регіональної програми НАТО з безпеки повітряного простору (RASP).

Як зазначив генерал-майор Артур Артеменко, реалізація проекту RASP забезпечить Україні можливість транскордонної координації щодо вирішення інцидентів з безпеки у повітрі, розвине регіональну взаємосумісність та взаємодію у повітряному просторі, поліпшить внутрішню цивільно-військову взаємодію.

Також, за його словами, цей проект, з урахуванням вже діючої в Україні системи обміну даними про повітряну обстановку (ОДПО/ASDE), надасть змогу значно підвищити ефективність моніторингу обстановки в повітрі.

У свою чергу, начальник Командного центру Повітряних Сил – заступник начальника штабу з бойового управління полковник Анатолій Козловський зазначив, що програма RASP передбачає отримання від сусідніх країн в реальному часі оповіщення про повітряні загрози, інциденти з безпеки та підозрювані повітряні судна ("ренегати") шляхом обміну даними повітряної обстановки, прямої голосової координації і впровадження єдиних процедур.

Довідка. На даний час система взаємного оповіщення в програмі RASP включає наступні країни: Норвегія, Польща, Туреччина. Виявили зацікавленість до зазначеного проекту: Грузія, Литва, Латвія, Молдова, США, Фінляндія та Франція.

Прес-центр Повітряних Сил ЗС України.

Українські офіцери ЛитПолУкрбриг опановують НАТОвські процедури для підготовки підрозділів

В управлінні Литовсько-Польсько-Української бригади триває процес підготовки офіцерів штабу відповідно до стандартів НАТО. Військовослужбовці Високомобільних десантних військ ЗС України спільно з колегами зі збройних сил Республіки Польща і Литовської Республіки відпрацьовують механізм виконання завдань та управління підпорядкованими підрозділами.

– Ми опановуємо стандартні процедури НАТО, які вже пройшли випробування в інших країнах, перевіряємо їх застосування на собі, щоб у подальшому навчати підлеглих в Україні, – повідомив заступник командира ЛитПолУкрбриг полковник Володимир Юданов, зазначивши, що відмінностей між українськими та натовськими підходами небагато.

До прикладу, за словами полковника Володимира Юданова, для того, щоб командир прийняв рішення на виконання дій підрозділом, потрібно детально вивчити ситуацію, а потім розглянути можливі варіанти дій. Як в українській армії, так і арміях країн-членів НАТО практикується один і той самий підхід. У ЛитПолУкрбриг українські офіцери визначають, які відмінності натовського підходу корисні для вітчизняних Збройних Сил.

– В умовах командування ЛитПолУкрбриг ми беремо на озброєння важливий для нас досвід. Найближче завдання для особового складу штабу бригади – пройти етап індивідуальної підготовки. Потім – провести заняття по секціях. Під час загального тренування штабу ми завершимо підготовку управління бригади. Також за участю управління ЛитПолУкрбриг та штабів батальйонів відбудеться навчання, яке стане умовним етапом сертифікації виконання завдань за стандартами НАТО і перевірки бригади щодо готовності до подальшого злагодження, – розповів полковник Володимир Юданов.

Олександр Гайн.

Затверджено проект Концепції відомчої нагородної системи МО та ГШ

З метою оновлення та приведення системи нагород Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних Сил України до єдиної загальнодержавної системи, у Міністерстві оборони України була створена Робоча група з питань нагород та геральдики.



До складу групи увійшли представники оборонного відомства, а також провідні фахівці з нагород та геральдики, які брали участь у розробці системи державних нагород від часу здобуття державою Незалежності, автори нової символіки та знаків розрізнення поліції, а також концепції нового повсякденного однострою та знаків розрізнення Збройних Сил України.

Результатом діяльності Робочої групи став проект Концепції відомчої нагородної системи Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних Сил України, який затвердив Міністр оборони України.

Характерною особливістю нової системи відомчих нагород стане те, що вона буде єдиною для Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних Сил України. Концепція створена з огляду на європейський досвід і український нагородні традиції, відповідає потребам війська, яке веде бойові дії в районі АТО, та враховує потреби Збройних Сил України у найближчі десятиліття.

www.mil.gov.ua

На Львівщині солдат знешкодив злочинця-рецидивіста

Солдат військової служби за контрактом Микола Гончар самотужки знешкодив особу, що підозрюється у скоєнні вбивства.



Це сталось у селі Борщовичі, що у Перемишлянському районі Львівщини. 22-річний військовослужбовець, який проходить військову службу у Західному територіальному управлінні Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, і гадки не мав, що його відпустка перетвориться на справжній бойовик із виснажливою погонею та рукопашною сутичкою зі злочинцем.

Зранку 23 лютого солдат Микола Гончар відправився до сільської крамниці. Дорогою перестрів товариша, з яким зупинився поговорити. Раптом хлопці побачили, що з найближчого будинку вискочив юнак із скривавленим обличчям. Він гукав на допомогу. Хлопці прожогом викликали постраждалому швидку та почали надавати потерпілому першу медичну допомогу.

Пораючись біля пораненого, хлопці побачили й нападника. Кремезний чолов'яга намагався втекти з місця події. Микола Гончар із товаришем пустились навздогін, адже поранений крикнув, що утікач намагався його убити. Товариш майже відразу відстав, а солдат-контрактник гнався за порушником вісім кілометрів! Зрештою, в районі околиць сусіднього села Верхня Білка, йому вдалося збити лиходія з ніг та скрутити, застосувавши прийоми рукопашного бою. Потім боєць викликав поліцію і передав зловмисника до рук правоохоронців. Згодом з'ясувалось, що затриманий – уродженець міста Львова, який перебуває у розшуку за скоєння вбивства своєї родички.

Командування Західного територіального управління Військової служби правопорядку у Збройних Силах України подало клопотання до вищого командування про заохочення солдата військової служби за контрактом Миколи Гончара за мужність та вправність під час затримання небезпечного злочинця.

Володимир Скоростецький.
м. Львів.

Вижив, аби допомагати



Аби пізнати людину, її потрібно застати не на прес-конференції, де вона декламує заздалегідь підготовлену промову, а в реальному ритмі життя. У майстра спорту, відважного бійця, голови “Вінницького союзу учасників АТО” Романа Смішного він є просто шаленим. Постійні дзвінки побратимів, допомога вдовам, дітям воїнів, організація нагороджень… Навіть на інтерв’ю у спокійній обстановці у чоловіка часу не вистачає, та й реклама йому не потрібна. Тож розмовляти довелось на ходу, попутно вирішуючи купу питань. Роман є яскравим уособленням того, що українські кіборги є не просто піар-ходом чи штучним образом.
Він розповів про чотири ротації в Донецькому аеропорту, мужніх підлеглих, як рятував життя бійців при температурі мінус 25, про віщі сни та про те, як доводилось воювати із одним автоматом на трьох…

Колись перед війною

– Ви – майстер спорту, розмовляєте п’ятьма мовами, об’їздили більше двох десятків країн… Думали, що колись будете воювати за Україну?

– Я вісім раз поривався “здатись” до Французького легіону. Тричі був у Леможі, де відбирають майбутніх легіонерів. Та Бог мене завжди відводив від цього. Було відчуття, що я ще встигну навоюватись. Та я і подумати не міг, що воюватиму в європейській країні, Україні. Та ще й проти кого? Колись я грав у чемпіонаті Радянського Союзу, країни були об’єднаними. Десь за рік до призову мені наснився віщий сон. Оця сірість, терикони… Я тоді прокинувся в холодному поту й подумав: “Ми ж знаходимось в центрі Європи. Я об’їхав півсвіту. Яка може бути у нас війна?”

Чесно скажу, через рік я потрапив саме туди, що мені наснилось. Та ж сама ситуація, ті ж багатоповерхівки, та ж сірість.

– Спорт допоміг на фронті?

– Звісно. Я був капітаном баскетбольної команди “Львівської політехніки”, грав у Словаччині, Чехії, Німеччині, Африці, Америці… На війні ганяв хлопців, як спортивний інструктор. У мене було так: п’ятнадцять кілометрів в один бік, п’ятнадцять – в інший. Повірте, тридцять кілометрів для 50-річного бійця – зовсім не просте завдання. Доки інші бійці їздили на машинах, мої хлопці – “шнуркували”. Пізніше вони мені дякували.

– До війни ви отримали ще й організаторський досвід?

– Після професійної спортивної кар’єри займався бізнесом. Потім чотири роки очолював у Вінниці школу олімпійського резерву з баскетболу.

У мінус 25 – до самого пекла

– Вам прийшла повістка. Як відреагували?

– Якоюсь мірою навіть зрадів. Був мобілізований у 95-у бригаду, 90-й окремий десантно-штурмовий батальйон у Житомирі. Пройшли два місяці злагодження, і на початку листопада ми виїхали на місце постійної дислокації в Донецьку область, м.Костянтинівка. Вже наприкінці місяця рушили в Піски. Ми йшли на дев’яти БТРах протягом шести годин. В повітрі було, як мінімум, мінус 25. Як тільки зайшли в Піски, почався бій. Так ми вже й розмістились в Пісках. Потім була команда виступати на Донецький аеропорт. Ми повинні були поміняти нашу 1-шу роту 90-го батальйону.

– На той час в аеропорту вже творилось справжнє пекло…



– Ще перед виходом на Піски було прохання командира виділити добровольців, які йдуть на Донецький аеропорт. Я зробив крок, і більша половина моєї роти зробила крок за мною.

– Як заходили в ДАП?

– Заходили 4-5 грудня під прикриттям “Градів” і мінометів. Заходили на “мотолигах”, легкоброньованих тягачах. “Мотолига” є ще нижчою за автомобіль, в ній навіть автомат рівно стояти не може. А мені ж куди з моїм зростом? Я, образно кажучи, лежав на командирові. Заходив крайній в люк. Перед Пісками ми отримали команду, коли мотолига зупиниться і здасть назад, ми повинні десантуватись. В Пісках машина заблукала і почала змінювати курс. Вона різко зупинилась, здала назад. Ми ж в цей час нічого не бачили, були, як у консервній банці. Хлопець, який стояв головою до люка, відкрив два десантних люки. Я – за каністру з бензином і на десантування, щоб хлопці могли оперативно вийти. В той момент “мотолига” дає по газах і починає іти на зліт. Каністра падає, я встигаю тільки рукою вчепитись, лежу на каністрі.

– Тобто, усю злітну смугу ви пролежали на каністрі?

– Мене тримали три бійці. За коси, каску, бронежилет, одяг... Пропахав усю злітку носарями. Я звисав з того боку, де летіли кулі, а вони летіли постійно. Врятувала кришка люка, що їх відбивала. Боявся, аби ми не наїхали на фугас. Я зміг би відпуститись, хоч і загорівся б. А хлопці вибратись з машини не зможуть. Доки я їхав на каністрі, у мене ноги відмерзли. Відчуття були не з приємних.

– Мотолига, яка заходила перед вами була розстріляна. Ви все одно їхали за бійцями?

– Одразу вісім 300-х. По рації ми чули їхні крики. Вони їхали на термінал. Але водій не побачив маячок, і вони прорвались на старий термінал, який вже у той час був не наш. А ми їхали на вежу. По броні дзвеніли кулі. Каністра з бензином почала вже піді мною протікати, будь-який спалах – і хлопці б згоріли. Бог милував, пацани втримали, а я тоді важив 123 кілограми.

Немирне перемир’я

– З днем Збройних Сил України ворог “привітав”?

– Вийшли два танки і почали нас розстрілювати. Нам пощастило, що вони не могли напряму вийти, стріляти кілометрів за 15, бо корегувальник зразу відпрацьовував цю справу. Найстрашніше почалось, коли 10 числа підписали перше Мінське перемир’я, коли нам вперше сказали не стріляти, не відповідати. Нас в цей час просто розривали. Терпіли ми недовго. Командир із позивним “13” сказав: “Із усіх видів зброї!” Ми тоді дали нормальний бій.

– На вежі ви виконували ще й обов’язки медика. З якими пораненнями стикались частіше?

– Люди обмерзали. Температура була мінус 25 – мінус 26. Чим рятували? В основному простими дідівськими методами. Були медикаменти, але при холоді дуже важко щось зробити. Коли 16 числа нас штурмували, коли ми фактично вигорали, один хлопець отримав складне уламкове поранення. Ми вже готували фізрозчин. Якби протягом двох-трьох годин його не вивезли, довелось би різати ногу, бо поча-





лась би гангрена. Вже почали підготовку до операції. Тут пролунав сигнал, що хлопців евакуюють.

– Зброя залишилась після штурму?

– Коли ми вигоріли, у нас залишився один автомат на трьох. Автомати погоріли. Якби сепари знали, в якій ми ситуації, нас би знесли на "ура". БК згорів. Хлопці, які були у терміналі, коли бачили, як нас розстрілюють, рвались на допомогу. А як же вони допоможуть, коли нас "криють"? На щастя, загиблих серед нас тоді не було, були важкі 300-ті, обгорілі. Ми позаростали,



не мились. Хіба ж серветки допоможуть, коли на дворі мінус 26?

Обвал "нашого Сталінграда"

– Скільки ротацій були в аеропорту?

– Чотири. Медики не хотіли їхати в те пекло. А я ж не медик, просто маю певний досвід у військовій медицині. 5 січня мені дали відпустку на 15 діб, проте догуляти її мені не вдалось. Почались сильні штурми, 17 січня я виїхав у розташування. О п'ятій годині ранку мені подзвонив товариш із позивним "Колюня" з 93-ї бригади і каже: "Рома, нас танки розстрілюють, зі своїми командирами зв'язатись не можемо. Може, вийди на своїх по мобільному зв'язку." Це був останній контакт з ним. О третій годині набираю його номер, другий боєць бере трубку і каже, що "Колюні" більше немає, болванка влетіла, навіть не було, що збирати.

– Ви отримали контузію в ДАП, проте не залишили позицію…

– Коли на посту стояв, отримав контузію. Поранених не забирали. Я ж міг на ногах ходити, так і залишився. Обколов себе медикаментами. Трохи був дзвін у вухах, але за кілька днів пройшло.

– Коли наші бійці почали залишати летовище?

– 19 січня стався перший підрив, наступного дня – другий. Бійців, які могли тримати зброю і дати відсіч ворогу через підриви залишалосб небагато. Нас відправили на метеостанцію, в групу прикриття. Ми контролювали аеропорт і координували всі рухи. Там вже практично не залишалось людей. 26, 27 січня нас почали "крити" так, що навіть "Гради" і міномети здавались пилюкою. "Крили" чимось таким важким, що в землю входило на три метри, воронка – десять метрів. У нас були два БТРи в прикритті, якими ми могли евакуюватись. 27-го зранку влітає в БТР, він як консервна банка розлітається, набої гримлять. У нас був накат із грубих колод, там сиділи БТРники і КПВТшники. Коли я вів пости, влетіло в накат. А там чотири наших товариші. Один важко поранений, довелось кишки збирати, повністю розірваний. Вижив. Два контужені, один – уламковий. В самому приміщенні було два уламкових. Потім ми їх відправили другим БТРом. Хлопці в накаті стогнали, треба було їх рятувати. Колоди стали боком, в броніжилеті було практично не можливо до них залізти. Витягнули, хоч і підірвали грижі. На щастя, усі



залишились живими. "Крило" так, що хлопці казали: "Треба виходити". Нас почала штурмувати диверсійна група, мене "зачепило".

– На цей раз травма виявилась серйозною?

– Так, зачепило серйозно. Черепно-мозкова травма, контузія. Мені пощастило – комбриг вивіз. "Відкачали" в Краматорську, потім – в Харкові, бортом доставили в Вінницю на лікування.

Коли допомагають молитви

– Багатьом бійцям врятували життя?

– Звісно. Орієнтовно, чоловік – 16-17, і це при тому, що в мене немає медичної освіти. Це і хлопці з 93-ї бригади, 1-ї роти… Не вірте нікому, що на фронті не страшно. Всі мають страх. Були моменти, коли цілий день "штормило", хлопцям було настільки страшно, що просто з'їжджав дах.

– Як вдавалось заспокоюватись?

– Молитвами. Розумієш, що ти відповідаєш не тільки за себе, але й за людей. В стані страху адреналін виходить на максимум, стає все байдуже. Стріляють так стріляють, бій так бій.

– З алкоголем проблем не було?

– "Аватари" скрізь є. Та на передовій можливості пити просто не було. У мене в медичних цілях була при собі фляга спирту. Думав, може якусь примочку треба буде зробити. Коли ми вигоріли, кажу: "Хлопці, в мене була фляга спирту. Я б вас вгостив". А все ще горить, палає. Починають вигрібати сміття, де був тактичний рюкзак. Знайшли злиток алюмінію.

Ті, що пороху не нюхали, найбільше спиваються. Вони приїхали, всі їм винні. Доведено, що алкоголь не додає хоробрості, він порушує координацію рухів. Дозволяли собі 50 грамів тільки після бою. Була ситуація, коли кулеметник зі страху просто перед виходом на бій десь знайшов алкоголь і "вліз в стакан". Я розумію, що цього чоловіка не можна взяти в бойову ситуацію, бо він своїх може постріляти. Довелось трохи покарати. Потім він вибачався. Кажу: "Не потрібно вибачатись переді мною, вибачайся перед хлопцями". Дякувати Богу, що всі живі.

Сила дитячих подарунків

– Передачі від діток отримували?

– Була ситуація, коли ми заходили в аеропорт, а нам прийшла передача з Вінниці. Дітки з 26-ї школи передали малюнок. Ми сидимо на броні, якраз цей малюнок в мене в руках. Я набираю телефон завуча школи, кажу, що входимо в аеропорт:

– Як? А як вас звати?

– Роман. Ось тримаю ваш малюнок.

– А можна хай дітки побажають вам?..

Цей малюнок у мене досі зберігається, в частині розмістили. Потім, коли закривали виставу "Пекельний аеропорт" Лойка, я запросив діток. Ми готові до патріотичного виховання, діти повинні цінувати, по якій землі вони ходять.

– Які запитання діти ставлять?

– Страшно чи не страшно? А де воювали? Я говорю правду. Звісно, дитині в третьому класі не розкажеш страшних подробиць. Є що згадати, нема чого дітям розповісти. В Мурованих Курилівцях, що на Вінниччині, є дуже хороша школа-інтернат. Там навчаються діти з вадами серця. Керівник, мій товариш, пообіцяв за місяць зробити музей. Ми були на відкритті, це якраз припало на 6 грудня. Кажу: "Рік тому я заходив в аеропорт". Діти плакали, сльози виступили і на очах бійців.

– Вдома зберігаються речі з фронту?

– Є штик-ніж від згорілого автомата. На ньому був номер – три дев'ятки. Планую зараз подарувати його в музей. Жетон смертника залишився. У перше відрядження не брав його з собою, був впевнений,



що повернусь. Під час другої ротації зламав кулю, написав необхідну інформацію і запиляв, щоб люди бачили, що це не бойовий патрон. Є браслети, які діти давали, коли йшов на війну. Усі ці дрібнички дуже важливі.

– Війна Вас змінила?

– Знаєте, війна всіх змінює. Одні проходять справжнє пекло і ніде цим не хизуються. Мовчать, працюють, виховують дітей. А є такі, що навіть до третьої лінії оборони не доходили, а рвуть на собі тільники, розповідають, які вони воїни. Повірте, це правда. Мені Бог дав вижити, і я повинен допомагати. Тим самим вдовам, діткам-сиротам, побратимам без рук, без ніг. Зрозуміло, що й у мене живіт розпанаханий, але ж ходжу, мислю.

Від земельної ділянки – до допомоги психолога

– Одразу вирішили, що будете допомагати? Не хотілось забути про війну?

– Скажу так, я сам стикнувся з цими проблемами. Будучи директором школи, я мав більше інформації. Я маю ще й юридичну освіту. Мені подобалась юриспруденція. Приходить простий хлопець. На війні був "Демоном", а він з простого села. Він навіть не знає, де оформити того папірця, куди йти. Працюємо без мітингів, протестів. Є люди, котрі беруть хлопців, які не володіють інформацією, і змушують махати прапорами, та ніякого сенсу у цьому немає.

– Працюєте на багато фронтів?

– Зараз закінчується ремонт у приміщенні. Там буде кабінет психологічної групи, де спеціалісти займатимуться як із солдатами, так і з дітками, вдовами. Також працюватиме юридична група, розглядатимуть усі питання від подачі документів до оформлення. Вони і зараз працюють, лиш розташування стане зручнішим. Намагаємось максимально працевлаштувати. Працюємо на усі фронти. Дитина захворіла? Допоможемо. Потрібен ремонт? Спробуємо вирішити питання.

– Допомога психолога часто стає необхідною?

– У багатьох людей, які приходять з війни, загострюється почуття справедливості. Саме тому і трапляється багато розлучень. Перший час допомога потрібна. Були навіть випадки, коли психологи допомагали виймати людей із зашморгу. Є великі проблеми з АТОвцями. Я категорично не визнаю наркотиків, не визнаю носіння в карманах гранат, пістолетиків. Ті, хто навоювався, того не робить. Хочеш підірватись, вийди в ліс і гахнись. Раз на рік і палка стріляє.

– Які питання є найбільш проблематичними?

– Земельні. Намагаємось вирішувати питання по всіх районах Вінниччини. Наше завдання – не зіштовхнути владу і АТОвців, наше завдання – знайти спільний знаменник, щоб виконавча влада робила те, що повинна. Зараз робимо об'єднання спілки учасників для того, щоб кожна громадська організація в тому чи іншому районі мала повноваження, щоб вона не вважала, що є поодинокою. Затоптати будь-яку організацію, особливо маленьку, можна досить просто. Ініціювати, щоб давали повноваження, як в Європейській раді, районним активістам. Є хлопці в Ладижині, які багато роблять для АТОвців в районі. Давайте дамо їм можливість керувати цією структурою. Районні питання можуть вирішуватись на місці. А якщо вже в них не виходитиме, залучатимемося ми.

– Коло друзів змінилось?

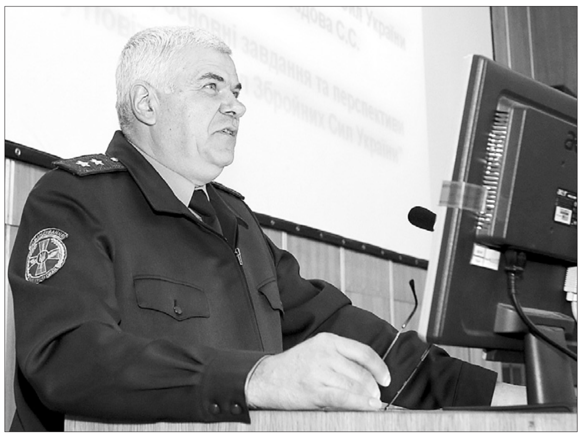
– Людина набуває друзів, вороги ж самі знаходяться. Це доведено. Для людей, які допомагають на копійку, а піаряться на сотню, я є ворогом. З владою вдалось налагодити конструктивну роботу. Я ніколи не філософствую в кабінетах чиновників. У мене є три питання і п'ять відповідей. Питання треба вирішувати без криків і мітингів. Я не хочу піаритись на своїй роботі. Війна – це біль, піт, кров, трагедія.

– Як на все вистачає часу?

– Життя не стоїть на місці. Поки я живий, мушу підтримувати бійців і родини загиблих. Доля побратимів, яких з нами немає, лише дивом оминула мене.

Анастасія Олехнович. "Крила України".

Лекція від командувача



"Сучасний стан, основні завдання та перспективи розвитку Повітряних Сил ЗС України" – таку тему у своїй лекції підняв командувач Повітряних Сил ЗС України генерал-лейтенант Сергій Дроздов під час виступу перед слухачами та науково-педагогічними працівниками Національного університету оборони України.

Сергій Дроздов подякував науково-педагогічним працівникам університету за плідну працю та висловив надію на те, що знання, отримані офіцерами в стінах цього славетного навчального закладу, будуть з успіхом застосовані на практиці у військах та послужать новим поштовхом у справі розбудови та реформування Збройних Сил України.

Також він зосередив увагу на тому, що 2016 рік проголошено роком Повітряних Сил, наголошуючи, що одним із основних пріоритетних завдань виду є посилення протиповітряної оборони держави та бойових спроможностей військових частин.

Під час лекції були розглянуті питання щодо сучасного стану Повітряних Сил Збройних Сил України, проаналізовано їх участь в антитерористичній операції, висвітлено погляди Командування Повітряних Сил на їх перспективну структуру, перспективи розвитку основних зразків озброєння та військової техніки авіації, зенітних ракетних, радіотехнічних та спеціальних військ, а також сил і засобів матеріально-технічного забезпечення.

– За умов достатнього фінансування є цілком реальні перспективи щодо поступового переозброєння на нові та модернізовані зразки озброєння і військової техніки, оптимізації структури Повітряних Сил, що в свою чергу сприятиме підвищенню їх бойового потенціалу, – підкреслив командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Сергій Дроздов.





Льотчики нової ротації у Конго виконали перші польоти

Льотно-підйомний склад 6-ї ротації 18-го овз, де командиром військовий льотчик 1 класу полковник Олександр Венгер, успішно виконав перші завдання з перевезення вантажу та пасажирів Місії ООН зі стабілізації у ДР Конго. Загалом, за першу льотну зміну загальний наліт екіпажів склав понад 8 годин.

Також, у рамках перебазування, пара українських Мі-24 виконала переліт на аеродром Бунія, що майже за 400 км від базового табору контингенту.

Варто додати, що до цього, упродовж декількох днів із льотчиками загону, окрім занять з наземної підготовки у таборі, представники авіаційних секторів Місії провели брифінг у міжнародному аеропорту "Гома". Під час зустрічей іноземні спеціалісти обговорювали особливості виконання польотних завдань в умовах високогір'я. Це основні маршрути, зліт та посадка на майданчиках обмежених розмірів, метеорологічна обстановка в регіоні.

"Захищати життя і здоров'я воїнів – ось робота військового медика"



Покликання рятувати людям життя – це завжди основа світосприйняття та самоідентифікації справжнього лікаря, тим паче – військового. Медик на війні – це той рятівник, який першим бере на себе відповідальність за порятунок життя воїна. На передовій, де кожна хвилина є надважливою, професіоналізм військового медика, який надає первинну медичну допомогу, окрім врятованого життя, ще й є фактором успіху подальшого лікування і реабілітації пораненого. Саме таким професіоналом є начальник медичної служби 137-го об'єднаного Центру МТЗ ПС ЗС України майор медичної служби Петро Мельник.

– Чому Ви обрали професію військового медика?

– Я не думав, що стану лікарем, насправді, піти в медицину мені порадив батько. Хоча ще з дитинства мені подобалась сама ця професія. Завжди викликали якусь повагу люди в білих халатах. Мені тоді здавалося, що вони знають відповіді на будь-які запитання, адже завжди давали якісь рекомендації по лікуванню лише за кількома скаргами. Мене це дивувало і навіть чимось нагадувало роботу детектива, де потрібно було знайти злочиня (тобто хворобу) за його слідами. Мені було це цікаво, тому я дослухався до батька і пішов навчатись до Вінницького медичного коледжу.

– Як склалася Ваша подальша кар'єра?

– Закінчив медичний коледж у званні лейтенанта медичної служби, в 2005 році пішов в армію. Шість з половиною років прослужив у місті Золотоноша Черкаської області.

Завжди намагався підвищувати свою особисту кваліфікованість, читав багато літератури, спілкувався з більш досвідченими колегами, тому, коли частину розформували, перевівся в 96-у зенітну ракетну бригаду в с. Данилівка Васильківського району Київської області, де отримав посаду начальника медичного пункту. Там я прослужив 1 рік, після чого обійняв рівнозначну посаду в місті Вінниці. Через 4 місяці, в 2013 році, мене призначили начальником медичної служби 137-го об'єднаного Центру МТЗ ПС ЗС України. У 2015 році закінчив Вінницький національний медичний університет ім. Пирогова.

– Як опинились на передовій?

– Опинився, як і тисячі інших наших громадян – за власним бажанням. Хоча, може, й це банально буде



сказано, але – хто, якщо не ми!? Люди дуже потрібні на фронті, солдати швидко втомлюються на війні, і не тільки в фізичному, а й в психологічному плані, тому потрібно їх міняти, проводити ротації. А медикам на війні вдвічі важче, адже їх майже немає ким замінити. Крім того, сама специфіка роботи під обстрілами теж виснажує людську психіку. Захищати життя і здоров'я захисників – ось робота військового медика. Тому я розумів, що зобов'язаний внести хоч якийсь вклад до загальної справи. Щоб не хвилювались рідні, сказав їм, що просто їду у відрядження.

– Де перебували і які були умови для надання медичної допомоги?

– З квітня по червень 2015 року перебував біля Авдіївки Донецької області, шахти Бутівка, що поблизу Донецького аеропорту. Поїхав у складі 5-ї ротації зведеного загону Повітряних Сил ЗС України, відомого ще як загін "Дика качка".

Поряд з нами також знаходився 11-й батальйон "Київська Русь". Серед медперсоналу на позиції був тільки я і один прапорщик, але якось справлялись. Медичний пункт був у тому ж бункері, де проживали військовослужбовці, окремого приміщення не було. Лікували прямо на місці.

Для надання першої медичної допомоги у нас були всі необхідні засоби, проблем із медикаментами не було, а для надання більш серйозної допомоги важко поранених евакуйовували до села Водяне, де їх розподіляли та направляли далі, залежно від ступеня важкості поранення, до лікувальних закладів Красноармійська та Селидового.

– Які були найпоширеніші у військовослужбовців проблеми, з якими Вам доводилось зустрічатись як медику?

– Найпоширенішими захворюваннями були ГРВІ, бронхіти, а також контузії. Солдати часто не зважали на найпростіші рекомендації, такі як: не пити холодну воду одразу після фізичних навантажень, тепло одягатись (хоча було літо, холодний вітер теж може призвести до застуди), а так як організм від фізичного та психологічного навантаження ослаблений – це призводило до хвороб. Хоча, якщо дотримуватись елементарних правил догляду за своїм здоров'ям, навантаження мало вплинути на рівень опірності організму до різного роду інфекцій.

Такі випадки були найчастіші, і лікування, відповідно, обмежувалось лише прийомом лікарських засобів. Дещо важче було з контузіями, які теж мали місце. При легкій контузії зазвичай найкращим засобом для військовослужбовця було вживання заспокійливого для зниження артеріального тиску та стресу.

– А які були найважчі випадки?

– Важких поранень теж було достатньо багато, і загиблих – у тому числі. На наших очах згоріло п'ятеро хлопців, коли міна потрапила по сусідньому посту. Допомогти їм ми вже нічим не змогли. Також по казармі, де жили військовослужбовці, влучив танк. В одного солдата була відкрита черепно-мозкова травма. Йому надали всю можливу допомогу і відправили до госпіталю, але через два тижні він помер. Ще одному бійцю перебило кістку і він помер від крововтрати. Це – найтрагічніші моменти в роботі медика. Розумієш, що вони – твої побратими, які не раз рятували тобі життя, але їх самих врятувати не вдалось…

– Що можете сказати про знання військових у наданні першої медичної допомоги?

– Раніше чув про таку проблему. Чув, що багато втрат у нашому війську через незнання солдатами основ першої медичної допомоги. Не знаю, як ситуація в армії в цілому, але те, що я бачив на нашій позиції у зоні АТО, говорить про достатньо високий рівень обізнаності військовослужбовців. Солдати знали і як накласти правильно джгути, і як переносити поранених, і як надати першу медичну допомогу. Те, що їм потрібно знати, ці знання я побачив на ділі, а для подальшої допомоги тут вже потрібні кваліфіковані медики.

– Можете щось порадити бійцям, які збираються їхати до зони АТО?

– Зараз хлопців, які їдуть з нашої частини до зони АТО, консультую і по тому, що брати з собою, і як правильно надавати першу медичну допомогу, і взагалі стежити за своїм здоров'ям. Теж саме можу порадити і всім іншим, хто збирається до зони бойових дій. Все зводиться до найпростіших порад: знати елементарні правила медичної допомоги, не зловживати алкоголем, мати завжди при собі джгути, знеболююче, індивідуальний перев'язувальний пакет, таблетки від головного болю, заспокійливі засоби. А головне – дбайливо ставитись до свого здоров'я, а лікування у разі хвороби – це вже завдання медиків.

Артем Паридуха.
м.Вінниця.

"Малиш":

"За кермом в першу чергу я турбуюся про життя своєї групи та машину, а потім вже про себе"

Їхній майстерності можуть позаздрити найдосвідченіші стрітрейсери. Під кулями, в ожеледицю чи заметіль, з пораненими на борту вони вижимають з машини той максимум, який тільки можливо досягти. Все заради того, щоб врятувати життя. Не тільки своє, а й побратимів. А ще – привезти продукти, речі, смаколики, вітання від дітвори, посилки від рідні тим, хто захищає нас від російського агресора. 33-річний Андрій П., старший сержант з позивним "Малиш", родом з Луганської області. За фахом – повар-кондитер, але після закінчення училища пішов на строкову службу в армію, де пройшов підготовку та став водієм. Після розформування частини ППО, в якій служив Андрій, продовжив службу в 30-й автомобільній базі, де й залишився на контракт.



– Коли Ви вперше потрапили до зони бойових дій?

– Наприкінці 2014 року. Життєві обставини склалися так, що на той момент мене тримали в резерві в Центрі забезпечення, я нікого не возив. Тож виявив бажання поїхати в АТО в складі групи цивільно-військового співробітництва.

– Які були основні функції Вашої групи?

– В середньому, на виїзді постійно було з десяток чоловік. Кожного дня ми прокидалися ні світ ні зоря і виїжджали до бійців. Вивозили з передової 200-х та 300-х, супроводжували та доставляли гуманітарну допомогу, надавали допомогу хлопцям на блокпостах, супроводжували машини з вугіллям для шкіл, розвозили продукти харчування пенсіонерам, багатодітним сім'ям, малозабезпеченим родинам.

– Співпрацювали з волонтерами?

– Звичайно. Кожен день супроводжували волонтерів із "Чорного тюльпану". В основному 4-5 осіб. Працюють по всіх секторах. Зазвичай доїжджали до крайнього блокпосту, де вони забирали 200-х. Поки хлопці працюють, ми розвозимо допомогу бійцям по інших блокпостах. Ввечері забираємо їх з 200-ми, довозимо до їхньої бази, перекладаємо в машини з рефрижераторами і далі супроводжуємо до моргу в Дніпропетровськ, де проходить експертиза ДНК та впізнання.

– За що найбільше турбувалися в дорозі?

– Коли я їду, то, в першу чергу, відповідаю за свою групу, потім за машину, і аж тоді за себе. Єдине, за що переймався – за обстріли снайперами. Адже, коли їде машина, то першого "знімають" водія. Старався про це не думати. Та й принцип водіння в зоні бойових дій інший, ніж в мирному Києві. Бували ситуації, коли виїжджали на передову в ожеледицю. Дорога – як скло, а що робити – треба їхати. Траплялося й таке, що зустрічну машину несе на тебе. Доводилося тікати на обочину. Слава богу, втримував автівку і все обійшлося.

– Не фіксували, який кілометраж наїздили за місяць?

– Засікав. Машина, якою я їхав на ротацію, була з Центру забезпечення. Нею ж я повертався додому. Загалом вийшло майже 9 тисяч кілометрів. Від нашого місця дислокації до передової було 80 кілометрів.

– Після повернення додому відчули в собі якісь зміни?

– Та все змінилося. І погляди на життя в тому числі. Місяці 2-3 відходив. На свята люди завше використовують салюти. Чуть де вистрілить – я на автоматі присідав. Потім звик.



– Що запам'яталося найбільше?

– Бувало таке, що стоїмо на блокпості, і в цей час починається обстріл позицій. Ти бачиш, як в тебе над головою пролітають снаряди. Враження – не передати словами.

Найбільше запам'яталася історія з 300-ми, коли хлопці підірвалися на розтяжці в Мар'їнці. Їх добряче посікло осколками. Це було на третій день мого перебування на війні. Нашим завданням було забезпечити безпеку ремонтникам в Мар'їнці й Красногорівці – там, де порушено газо-, водо-, світлопостачання. Приїхали на блокпост із мінерами. Вони поїхали розміновувати, ми залишилися їх чекати, бо я не мав змоги довезти їх своєю машиною.

На ділянці, де мала працювати робоча бригада, хлопці познімали всі розтяжки. А одну в снігу не помітили. Ми почули тільки хлопок. Вони – один другому: "Лягай!". Розтяжка прямо біля них спрацювала. Їх там четверо було. Двох посікло, а двох не зачепило. До них – метрів 500. Перенесли поранених на блокпост. Почали надавати першу допомогу. В хлопців шоковий стан. Один був у бронежилеті, а другий – без. Обоє без касок. Першому тільки руки-ноги посікло. Один осколок в шийний відділ потрапив, якраз в артерію. А другому в спину попало. Задираю куртку, а в нього в поперековому відділі зліва за 2 см від хребта зайшов осколок. "Та ти в сорочці родився! Якби в хребет потрапив – був би інвалідом", – я йому.

Ясний сонячний морозний день. Отак в 20-ти градусний мороз ми перебинтовували поранених. Крові – неймовірна кількість. З нами в групі був молодий лейтенант, років 25-ти. Як глянув на хлопчину – а в нього на обличчі всі кольори веселки. Він розгубився. Я зрозумів, що раніше йому не доводилося бачити подібне. Ми його відвели в сторону. Опісля помітили, що він змінився, замкнувся в собі. Тож далі з ним працювали дівчата-психологи.

Повезли поранених з Мар'їнки до госпіталю в Курахове. Я долетів туди за 10 хвилин по ожеледиці. Коли хлопці відключалися, то відкривали вікна. Поки приїхали, в мене вся машина була в крові. Прямо там салон вимивав снігом.

– Як рідня поставилася до Вашої поїздки на війну?

– Коли ми ще зустрічалися з дружиною, я її відразу попередив про те, що я військова людина, і що в мене можуть бути непередбачувані відрядження. Тож вона з 9-річним сином сприйняли новину нормально. Малий тоді гостював у бабусі на Житомирщині. За добу до відправки в АТО мені сказали, що я їду. Зателефонував дружині, попередив. Спочатку вона не сприйняла мої слова всерйоз. А потім повірила. Переживала, звичайно. Я запевнив її, що буду сам телефонувати, оскільки častенько зв'язку не було, та й лінія прослуховується. Тільки мама не знала, що я в АТО. Вона так і живе на Луганщині. Там же залишився й мій брат з дружиною та двома дітьми. Приховуй – не приховуй, а материнське серце відчуває, де ти. Посеред ротації я сказав їй правду.



– З братом спілкуєтеся?

– По телефону постійно спілкуємося. Я його вже два з половиною роки не бачив. А мама частенько приїздить до нас. Невістка теж одного разу приїжджала у справах. Мене додому тягне так, що аж дах зносить. Крути – не крути, а за домівкою сумую. Село в 20-ти кілометрах від кордону з Ростовською областю. З Києва – майже 1000 кілометрів. Мирного часу раз у рік у відпустку їздив до матері. Коли закінчиться війна, мені ще років 5 туди бажано не їхати. Я призивався місцевим військкоматом, в базі даних вся інформація по мені є. Коли матір запитують, чи був я в АТО, вона завжди каже: "Ні". Аби не наражати себе на небезпеку.

– Які там зараз настрої?

– Ми з мамою стараємося на цю тему не говорити. Є такі люди, що проти України. Але зараз вони вже почали усвідомлювати, що вчинили безглуздо, коли пішли на референдум. Саме з того все почалося. Неподалік нашого села знаходиться полігон, на якому тренуються російські військові. Постійно стріляють. Мати тривожиться, а я її заспокоюю тим, що наших військових там нема, що то все сепари стріляють. Або тренуються, або між собою перестрілюються, оскільки бандформувань там дуже багато.

– А по цінах? Суттєва різниця?

– Так. Невістка, яка спочатку була нібито проти України, тепер думає інакше. Ціни високі, ходять рублі, гривні нема, на неї там значний ажіотаж. Ціни в три-чотири рази вищі від наших. Коли приїжджала до нас в гості, то накупила речей на всю родину. Каже, що краще б уже тут жила, ніж там. Зарплату отримують на картки наших банків і їдуть в Росію закуплятися.

– Земляків в армії зустрічали?

– Зі мною двоє хлопців ще служать: один з Антрациту, другий з Луганська. Ми й так раніше дружили, а зараз як рідні стали один одному.

– Зазвичай, бійці мають при собі малюнки дітвори. Вам, напевно, син в цьому допоміг?

– Коли я збирався вже їхати, він намалював мені цілу гору малюнків. Я пороздавав їх хлопцям на блокпостах. Найбільше мені сподобався малюнок, де два танки йдуть назустріч один одному. Один з українським прапором, а другий без прапору, але з написом "сепари" (посміхається).

– Чи плануєте поїхати ще на ротацію?

– Так, планую, але поки що на службі не відпускають. Багато чого ще треба зробити. А там, може, і війна скінчиться. Принаймні люди на це сподіваються. Та все залежить від влади. Хтось заробляє на війні гроші, політичні дивіденди. Хтось хоче завершити протистояння дипломатичним чи силовим шляхом. Як має бути, так і буде. Життя покаже.

Буває, їду по Києву і бачу, як мажори бикують. Це ті ж самі сини чи племінники народних депутатів, урядовців, бізнесменів. Хочеться їх відразу ж на війну відправити, щоб побачили трохи реального життя. А їхні батьки тоді б задумались, що і як треба робити.

Ярослава Зоріна.
"Крила України".

Україна та Саудівська Аравія уклали угоду про спільне складання літаків

Закінчення. Початок на 1 стор.

Зазначений документ містить конкретні плани щодо постачання, організації експлуатації, післяпродажної підтримки літаків “Антонов” сімейств Ан-132, Ан-148 і Ан-178. Він також стосується подальших робіт щодо запуску коопераційного виробництва Ан-132 в КСА.

Угода складається з двох етапів – постачання готових літаків із України. Одночасно з цим на території Саудівської Аравії будуть створюватися потужності для виробництва цього літака і компонентів – буквально посеред пустелі буде збудовано новий авіаційний завод.

– По суті, ми сьогодні підписали документ, в якому чітко прописані часові рамки, фінансові умови створення першої партії літаків Ан-132, Ан-148 та їхніх модифікацій, – наголосив перший віце-президент ДП Антонов Олександр Коцюба.

За оцінками представників “Антонова”, потреба ринку в літаках типу Ан-132 на найближчі 20 років становить близько 900 одиниць, а в літаках типу Ан-178 – 1100 одиниць.

Слід зазначити, що минулого року ДП “Антонов” підписало кілька меморандумів із Саудівською Аравією на спільне виробництво літаків Ан-132. Перший дослідний зразок цього транспортника створюється у Києві. Так, 8 лютого 2016 року було завершено складання фюзеляжу першого екземпляру літака-демонстратора. З цього моменту на підприємстві розпочато роботи щодо стикування основних агрегатів планера (крила, хвостового оперення, пілонів, мотогондол тощо), монтаж льотних систем Ан-132.

В третьому кварталі 2016 року його планується поставити до Саудівської Аравії. Інтелектуальна власність на літак буде розділена в рівних частках між двома сторонами.

Нагадаємо, 7 травня 2015 року “Антонов” розпочав льотні випробування іншого перспективного транспортного літака – Ан-178, який неодноразово демонструвався на різноманітних міжнародних



авіаційних виставках і викликав чималий інтерес з боку потенційних замовників.

До речі, повітряні сили КСА у своєму складі мають 95 літаків ВТА різних типів, 57 із яких – різні модифікації транспортника С-130, вантажопідйомністю до 19 тонн.



“Антонов” збудує Ан-148 для Збройних Сил України

Наразі розпочинається будівництво літаків серії Ан-148 для Збройних Сил України. Про це заявила на прес-конференції у Києві речник Міністерства оборони України Вікторія Кушнір.

– Вже зрушили з місця такі вітчизняні галузі, як будівництво безпілотних літальних комплексів (“Фурія”, “Спектатор” та інші). Розпочинається будівництво літаків серії Ан-148 для Збройних Сил України, – зазначила вона. – Триває розробка легких протитанкових комплексів “Корсар” та продовжується постачання у війська протитанкових ракетних комплексів “Стугна-П”.

“На озброєння Військово-Морських Сил надійшли перші броньовані артилерійські катери, поступово оновлюється парк бойових літаків Повітряних Сил модернізованими Су-27, Су-25, МіГ-29, Л-39 та вертольотами Мі-24 і Мі-8, оснащеними новітніми засобами захисту”, – додала В.Кушнір.

Крім того, в рамках посилення протиповітряної оборони держави зосереджено увагу на постачанні військам модернізованих зенітних ракетних комплексів “Бук” та “С-125”, підготовлено до випробування новітні станції радіоелектронної боротьби “Анклав” та авіаційні “Омут”.

Проводиться освоєння виробництва в Україні найбільш затребуваних боєприпасів, зокрема, до гармат БМП та бронетранспортерів.

– За 2 роки Міністерство оборони України прийняло на озброєння 28 одиниць озброєння та військової техніки. Тривають розробки ще понад 40 зразків озброєнь, прийнято на дослідну експлуатацію 22 типи ОВТ, – зазначила речник МОУ.

ПАТ “Мотор Січ” збільшило чистий прибуток

У минулому році запорізьке ПАТ “Мотор Січ” збільшило чистий прибуток за міжнародними стандартами фінансової звітності (МСФЗ) в 2,37 рази – до 3,67 млрд грн. Такі попередні дані відображені в повідомленні компанії про проведення 24 березня 2016 року загальних зборів акціонерів.

Валюта балансу “Мотор Січі” зросла на 29,4% – до 20,748 млрд грн. В активах балансу збільшилися запаси – на 50,3%, до 10,246 млрд грн, сумарна дебіторська заборгованість зросла – на 8,6%, до 2,714 млрд грн, грошові кошти та їх еквіваленти – на 51,5%, до 1,24 млрд грн, скоротилися довгострокові фінансові інвестиції – на 17,7%, до 170,799 млн грн.

У пасивах зріс нерозподілений прибуток – на 36,4%, до 13,563 млрд грн, власний капітал – на 34,4%, до 14,71 млрд грн, поточні зобов’язання – на 46,4%, до 4,822 млрд грн і скоротилися довгострокові зобов’язання – на 32,3%, до 1,216 млрд грн.

Під час зборів акціонери розглянуть питання про фактичне використання цільових фондів, сформованих за рахунок прибутку, розподілу прибутку за підсумками 2015 року та формування цільових фондів на 2016 рік.

Дата складання реєстру власників акцій, які мають право брати участь у зборах – 18 березня 2016 року.

ПАТ “Мотор Січ” – один з найбільших світових виробників двигунів для авіаційної техніки, а також промислових газотурбінних установок. Постачає продукцію до 106 країн світу.

“Укроборонпром” готовий продовжити будівництво корвета “Володимир Великий”

Державний концерн “Укроборонпром” може і готовий продовжити будівництво корабля класу “корвет” на Чорноморському заводі в Миколаєві і навіть пропрацював можливість таких робіт — все впирається в питання фінансування та постановки відповідного завдання.



Про це повідомив генеральний директор “Укроборонпрому” Роман Романов під час візиту до Миколаєва для участі у запуску випробувань устаткування для нових кораблів ВМС Індії, поставки якого починає “Зоря”-“Машпроект”.

– Питання фінансування коректніше поставити Міністерству оборони і Міністерству фінансів, – сказав директор Держконцерну. – Що стосується “Укроборонпрому”, нами опрацьована в повній мірі можливість відновлення робіт по корвету. “Укроборонпром” та миколаївські підприємства, які беруть участь у цій роботі, готові її виконати. Ми чекаємо фінансування, ми чекаємо завдання.

Нагадаємо, закладка головного корабля класу “корвет” для Військово-Морських Сил ЗС України відбулася на ЧСЗ ще в травні 2011 року, участь у церемонії тоді брав Президент України Віктор Янукович. Планувалося, що перший такий корабель буде спущено на воду в 2016 році, а до 2021 року ВМС України отримають чотири корвети. Однак на сьогоднішній день роботи з будівництва корветів припинені.

“Оборонка” чекає законодавчих змін

Застаріле і недосконале законодавство України гальмує процес інтеграції “Укроборонпрому” в світовий оборонний комплекс. Треба якомога швидше зняти законодавчі обмеження щодо створення спільних підприємств, державно-приватного партнерства, налагодити офсетне законодавство і підтримувати стабільне оборонне замовлення. Про це сказав заступник генерального директора з розвитку Держконцерну Артур Херувімов під час виступу на Українському форумі з оборони та безпеки, першої найбільшої міжнародної платформи в Україні, що об’єднала учасників українського ринку та міжнародних інвесторів – з фокусом на інвестиційні можливості вітчизняного ринку оборони та безпеки.

У Форумі взяли участь більш ніж 400 осіб. Серед них – понад 250 представників вищого керівництва компаній з 20 країн світу, у тому числі Boeing, Airbus, Thales International, Microsoft Corp., PCO SA, Sagem Defense Securite, Elbit Systems, Caterpillar Inc, Renault Trucks Defense, Honeywell Defense and Space Int., Orbital ATK, STC Delta та ін. У заході взяли участь керівники ТОП-100 українських і міжнародних компаній у сфері оборони та безпеки, українські виробники продукції у сфері оборонної промисловості, іноземні інвестори, представники міжнародних фінансових корпорацій, а також посольств іноземних держав. Зокрема, Секретар Ради національної безпеки і оборони України Олександр Турчинов, Міністр оборони України Степан Полторак, Голова Служби безпеки України Василь Грицак, заступник помічника Генерального Секретаря НАТО з питань оборонних інвестицій Ернест Герольд, заступник директора Офісу зв’язку НАТО в Україні Марк Опгенорт, міністр оборони Грузії у 1998-2004 рр. Давід Тевзадзе та ін. Подію висвітлювали понад 200 представників ЗМІ.

За словами Артура Херувімова, ще одні негайні зміни, що назріли, – максимально реінвестовувати прибуток оборонних підприємств у технології та кадри і переформатувати структуру “Укроборонпрому” за міжнародними стандартами.

“Вирішення всіх цих проблемних питань стане конкретним сигналом для інвесторів про те, що вони можуть сміливо заходити на український ринок, вкладати свої кошти і бути впевненими в ефективності цих інвестицій. А Україна зможе заручитися потужною підтримкою світових інвесткомпаній, забезпечити себе великими стабільними оборонними замовленнями і, як результат – отримувати мільярдну валютну виручку”, – сказав він.

Заступник генерального директора з розвитку Держконцерну підкреслив: щоб виконати поставлене Президентом України завдання і стрімко вивести економіку країни на новий рівень, “Укроборонпром” зобов’язаний інтегруватися в світовий оборонний комплекс, залучити інвестиції, технології, увійти в партнерські проекти.

“Тут, на форумі, і в ході щоденної роботи Концерну, інвестори і міжнародні оборонні гравці проявляють величезний інтерес до українського ОПК. Ми, зі свого боку, повністю відкриті до співпраці, вперше за 25 років скинувши залізну завісу”, – наголосив він.

“Льотчики розуміють, що техніка в роках. Але не бояться літати на тому, що відремонтували НАШІ авіаційні інженери”

Події в Криму на початку 2014 року змінили Сакську бригаду морської авіації назавжди. Саме вона завдала першої поразки російським окупантам і змінила ставлення країни до боєготовності і боєздатності армії. Тоді тест на вірність пройшли не всі, бригаду залишило близько 70% особового складу. Але процес відновлення йшов швидкими темпами, підключились волонтери, чимало людей виявили бажання служити в цій військовій частині. Ще б пак, з таким командиром та справжніми офіцерами! Їм дійсно вдалось зберегти дух нескореності та боротьби.



Авіаційна техніка, яка знаходиться на озброєнні бригади, м’яко кажучи – в роках. Як і будь-які машини, літаки теж мають свій резерв довговічності, продовжити який без комплексних ремонтних робіт та професійного обладнання неможливо. Аби літаки завжди були готові до вильотів, авіаційні інженери трудяться і взимку на морозі, і влітку під час спеки. Працюють спокійно, без пафосу, рекламного галасу перед камерами і по-військовому стримано. Про сподівання на поставки нових літаків, російські агрегати, підтримку волонтерів розповів Микола Литвиненко, начальник штабу 10-ї Сакської бригади морської авіації.

– З якими здобутками відзначили День інженерно-авіаційної служби?

– Найбільшим здобутком є те, що з моменту виходу з Криму кількість справних літаків не зменшилась. Наша авіаційно-інженерна служба спромоглась підтримувати у технічно справному стані ту кількість літаків, яка необхідна для виконання першочергових завдань нашої бригади. Особовий склад займається проведенням регламентних робіт, продовженням терміну експлуатації авіаційної техніки, передпольотною підготовкою техніки, оглядом до бойового застосування. Працюємо у межах ресурсу, який нам виділяється. Чимало моментів пов’язані з фінансуванням.

– Кажете, що кількість справних літаків не зменшилась. Та чи є перспективи, що вона збільшиться?

– Перспективи, що на озброєння будуть передані нові літаки, є. Зараз ведеться робота щодо придбання окремих видів літальних апаратів, що є на озброєнні в нашій бригаді. Але це виконує не особовий склад нашої бригади, а вищі органи.

– Коли плануються поставки нових літаків?

– Планується, що літаки почнуть поставлятись з 2018 року. Це – патрульні, військово-транспорті літаки Антонова. На зміну Ан-26 прийдуть Ан-148 і Ан-178.

– Вони потрібні саме для морської авіації?

– Так. На базі Ан-148 буде зроблений морський патрульний літак. Він буде виконувати завдання повітряної розвідки в морі, а також знищення морських надводних і підводних цілей.

– З нетерпінням чекаєте нових надходжень?

– Дуже хочеться дочекатись, коли в бригаду прийде новий зразок авіаційної техніки, бажано українського виробництва.

– Чи є проблема з закупівлею агрегатів? Чимало з них виробляється в Росії…

– На жаль, багато основних агрегатів до авіаційної техніки, яка є на озброєнні морської авіації, дійсно виробляється лише в Російській Федерації. Дуже проблематично оновлювати ці агрегати.



– Уникнути покупки в Російській Федерації не вдасться?

– Поки що, єдиним виробником потрібних агрегатів є північний сусід. Втім частину з необхідного обладнання вже найближчим часом почнуть виробляти наші підприємства. Наприклад, напрацювання “Мотор Січ” щодо виробництва лопатей, редукторів. Потроху проблема рухається з мертвої точки. Аби вирішити її повністю, потрібен деякий час, якого нам, на жаль, не вистачає.

– Коли ви вийшли з Криму, бригада була укомплектована лише на 30 відсотків. Яка ситуація зараз?

– Звичайно, зараз бригада укомплектована не на 100 відсотків, але цього особового складу практично вистачає. Як вдалось швидко укомплектувати бригаду? Ми оголошували в засобах масової інформації, що бригада чекає фахівців. Багато відкликнулось колишніх військовослужбовців. Це люди з Очакова, Миколаєва, які проходили службу і знайомі з авіаційною технікою. Близько 50 осіб, підготовлених офіцерів, повернулись служити в свою колишню частину. Є і молоде поповнення – і льотний, і інженерно-технічний склад.

– Тобто бригада розвивається…

– Бригада найбільше укомплектована з усіх на цей час. Ми не лише набрали людей, а і підготували їх. Зараз можна впевнено сказати, що в бригаді служать справжні професіонали. Вже навіть є проблема, де розмістити людей.

– Місце ремонту літаків уже оснастили?

– Так. Побудували технічно-експлуатаційну частину. Встановили необхідне обладнання, на жаль, поки що не в повному обсязі. Є проблема з приміщеннями. Лабораторії встановлені, авіаційна техніка обслуговується за усіма напрямками, готується до польотів.

– Служба підтримує справність літаків чи ще й модернізує їх?

– Модернізація в основному відбувається за рахунок волонтерів. Встановлюються такі агрегати, як GPS-навігатори, закуповується рятувальне парашутно-десантне майно, яке входить до комплекту авіаційної техніки, що виконує завдання пошуку, порятунку людей.

– Тобто, волонтери до цих пір про вас не забувають?

– Зараз допомога є не такою масштабною, але не забувають, регулярно допомагають.

– Поділитесь планами на цей рік?

– В поточному році наше основне завдання – зберегти в технічному стані ту авіаційну техніку, яка зараз працює. Також ми плануємо розпочати відновлення транспортно-бойової техніки, що може виконувати завдання вогневої підтримки морської піхоти або інших сил в приморському напрямку. На жаль, авіаційно-ремонтне підприємство, яке виконувало ремонт вертольотів морської авіації, залишилось в Севастополі.

– Вдалось знайти аналог підприємству у нас?

– Зараз ведеться робота, щодо освоєння ремонту і в Конотопі, і в Запоріжжі, і у Львові.

– Тобто, є чим компенсувати?

– Україна зможе компенсувати усе. Головне, щоб було бажання. Деякі питання швидко вирішити неможливо. Вся ремонтна документація залишилась в Севастополі. Але я думаю, що незабаром усе буде відновлено. Потрібно лише трохи переобладнати виробництво і все буде гаразд.

– Які питання залишаються найпроблематичнішими?

– Відсутність належного постачання основних агрегатів. Колись інженерно-авіаційному складу було працювати значно легше. Справа у тому, що вони не займались закупівлею основних агрегатів. Вони лише подавали заявки, а держава закуповувала, адже деякі агрегати потрібно закуповувати через треті країни. Їх потрібно купувати не на рівні військової частини. Ми стикаємось з проблемами, коли пропонують деякі необхідні агрегати, але ціни – не в гривнях, а в валюті. Військова частина не має права розраховуватись в іноземній валюті. Тому ми не можемо проводити подібних закупівель.

– Що побажаєте фахівцям інженерно-авіаційної служби у їх професійне свято?

– В першу чергу, терпіння і здоров’я. Усе буде гаразд, усе буде налагоджено, ми у це віримо. Дайте інженеру в руки необхідні інструменти і агрегати, і усе буде літати надійно, у будь-який час доби і року.

Анастасія Олехнович.
“Крила України”.

На крилах мрії

Геннадій Єльцов, журналіст, закоханий в авіацію, написав цей нарис на честь 70-річчя Героя України №1, людини, яка навчила літати легендарну "Мрію" і ще цілий ряд антоновських літаків, яка встановила 263 авіаційні світові рекорди, заслуженого льотчика-випробувача СРСР, заслуженого працівника транспорту України, майстра спорту міжнародного класу, заслуженого майстра спорту України і володаря ще багатьох-багатьох титулів і регалій, одного з видатних авіаторів сучасності – Олександра Васильовича Галуненка.



Від початку

Олександр Галуненко народився у Запорізькій області, сирота. Його батько загинув у Німеччині вже після Перемоги, мати, вивезена раніше до Німеччини, повернулася звідти виснаженою і померла, коли Сашкові було всього два роки. Виховували хлопця дідусь з бабусею і радянська дійсність. Після четвертого і п'ятого класів як успішний учень він двічі за пільговими путівками побував у піонерському таборі в Криму, із сьомого класу на повному держзабезпеченні навчався в школі-інтернаті та паралельно займався в аероклубі ДТСААФ: спочатку опановував парашутну майстерність, потім – льотну. Це було для нього найголовнішим – "одна, але пристрасть навіки". Почалася вона з дитячих радісних спостережень за віражами військових літаків, які злітали з розташованого неподалік від рідного села мелітопольського аеродрому. Потім він майстрував авіамоделі, проектував "ранцевий вертоліт" і, захлинаючись, читав книжки про авіацію і льотчиків-випробувачів – Сергія Анохіна, Марка Галлая, Володимира Ільюшина. Таким же хотів стати сам.

Плоть від плоті

Першою сходинкою до мети стало для нього навчання в Чернігівському вищому військовому авіаційному училищі льотчиків. Друге – служба у ВПС на далекому молдавському аеродромі. Вона давала наліт, зростання пілотажної майстерності, але виявилася швидше перешкодою, ніж підмогою для перетворення льотчика-винищувача в "приборкувача" нової авіатехніки. Командування категорично не бажало розлучатися з гарним пілотом, раз по раз не відпускаючи Галуненка до Школи льотчиків-випробувачів (ШЛВ) Міністерства авіаційної промисловості СРСР. Це було єдине в країні місце, де готували тих, хто "вчить літати літаки". Що він тільки не робив, аби пробити "стіну", яка затуляла шлях до мрії! Закидав командування рапортом за рапортом, домагався особистих аудієнцій і для підвищення інженерної кваліфікації навіть вступив на заочне відділення Ленінградського інституту авіаційного приладобудування. І домігся-таки свого: в 1973 році став курсантом ШЛВ, де льотну майстерність викладали якраз ті, книжками про кого він раніше зачитувався.

Тут, у підмосковному Жуковському, він за два роки освоїв 11 (!) типів літаків, літав разом із багатьма майбутніми Героями Радянського Союзу, в тому числі Світланою Савицькою, яка стала згодом першою в світі жінкою-космонавтом, котра вийшла у відкритий космос. А випускний льотний іспит на літаку Су-7 він складав кумиру юності легендарному льотчику-випробувачу Володимиру Ільюшину, сину славетного авіаконструктора. Всі складові польоту, а також загальна виставлена йому оцінка були беззаперечно на "відмінно".

Без сумніву, Олександр Галуненко – плоть від плоті великої радянської авіації, і не дивно, що при розподілі він попросився у "винищувальне" мікоянівське Дослідно-конструкторське бюро (ДКБ). Але звідти в 1975 році заявок на пілотів не надійшло. Зате була заявка від невідомого йому Київського механічного заводу. Виявилося, що за цією назвою ховається вотчина радянської транспортної авіації – ДКБ Олега Костянтиновича Антонова. Туди новоспечений випробувач і був "засватаний".

У Києві його першими наставниками стали Герой Радянського Союзу Юрій Курлін, який дав путівку в небо знаменитому Ан-22 "Антей", і заслужений льотчик-випробувач СРСР Володимир Терський. З першим він відпрацьовував посадку Ан-24 з обома вимкненими двигунами, другого згодом замістив на посаді провідного льотчика-випробувача Ан-28. При цьому, як скаже про нього керівник льотно-випробувальної станції ДКБ Афанасій Круц (* 2), він "настільки прагнув досягти ідеальної моделі льотчика-випробувача, що всього себе присвячував лише процесу самовдосконалення". На результати чекати довелось недовго. Вже в 1977-му Олександру довірили супроводжувати знамениту Марину Попович, відому в авіаційному світі як "мадам МіГ", в її рекордних польотах на літаку Ан-72. Разом ними встановлено вісім світових рекордів зі швидкопідйомності. А в 1982 р. Генеральний конструктор О.К.Антонов визначив екіпаж для випробувань нового літака Ан-124 "Руслан": командиром екіпажу і провідним льотчиком-випробувачем – Володимира Терського і другим льотчиком-випробувачем – Олександра Галуненка. Виконавши від початку випробувань двадцять польотів другим льотчиком, 19 березня 1983 року Олександр Галуненко отримав допуск до випробувальних польотів як командир екіпажу і надалі здійснював ряд польотних завдань вже в такій іпостасі.

Незабутнє

Без перебільшення, 80-ті роки минулого століття стали "зоряними" в льотній біографії Олександра Галуненка. Зокрема, саме йому належить пальма першості в транспортуванні "Русланами" перших народногосподарських вантажів. Це були кар'єрні самоскиди "Юклід", доставлені в січні 1986 р. двома рейсами "Руслана" з Владивостока в селище Полярний. Призначалися самоскиди якутським алмазовидобувачам. Альтернативний варіант доставки самоскидів залізницею і на тягачах по суворих північних трасах вимагав кількох місяців, а тут упоралися за кілька днів. Чи це не зиск ?! Ще більшою мірою високих швидкостей вимагала ліквідація наслідків страшного землетрусу 1988 року у Вірменії. І "Руслан" тут якнайкраще став у пригоді. В рамках гуманітарних перевезень екіпажем О. Галуненка до місця трагедії для розбирання завалів одним рейсом із Німеччини був доставлений 120-тонний підйомний кран "Лібхерр". Знову ж – який ще вид транспорту здатний на подібні блискавичні, спричинені лихом, переміщення величезних виробів?

Інша його незабутня "одіссея" – повітряне супроводження в 1987-1988 рр. високоширотних і полярних експедицій на спеціально створеному для північних регіонів літаку Ан-74. Сьогодні про ті пригоди нагадує листівка із автографом Михайла Жванецького, який прилетів тоді до полярників з концертами, на ній підпис: "Олександру Галуненку. Ваш пасажир і шанувальник". Через рік до листівки додалася книга "До полюса!" з автографами на обкладинці всіх членів експедиції Дмитра Шпара. Дякувати пілоту-віртуозу було за що. Він скидав їм вантажі, сідав на розколоту крижину з відповідно переполовиненою злітно-посадковою смугою... Ось характерний запис зі щоденника О. Галуненка (* 2): "1.03.88. Сьогодні у мене день народження. Але відзначати ніколи. Вчора прибув літак із Києва, привіз велику кількість кореспондентів, операторів, в тому числі – іноземних. Сьогодні стоїть завдання забезпечити їм зйомки з борту літака льодового пейзажу, а також літака на тлі цього пейзажу, крім того – перевезти частину кореспондентів на острів Середній ... ". Що з цього випливає? Хто б що не говорив, країна Рад в ті роки дихала на повні груди: будувала нові літаки, освоювала нові території і прокладала нові маршрути, і він, Олександр Галуненко, був активним учасником цієї масштабної творчої роботи.



Ну, а потім прийшла черга "Мрії" – літака Ан-225, дотепер найбільшого повітряного корабля планети. Так, в 2005 р. піднявся в небо пасажирський європейський гігант А-380. Однак його можливості все одно не дотягують до характеристик радянського виробу зразка 1988 року. Порівняємо: максимальна злітна вага А-380 становить 560 т, "Мрії" – на 40 т більше, тобто вона міцніша і потужніша. Кому випробовувати гіганта?.. До того часу авторитет Олександра Галуненка в ДКБ був уже настільки високим, що відповідь на це питання не викликала дискусій. Звичайно, йому, тому льотчику-аналітику, який не припускається помилок. І це при тому, що за доброзичливим виглядом і зовнішньою неквапливістю мало хто зі сторонніх міг би розгледіти в ньому льотного аса. Можливо, саме за таку невідповідність форми змісту на фірмі його прозвали "сплячим левом". Такі "вибухають" тільки тоді, коли ситуація виходить з-під контролю.

Втім, "Мрія", створена на базі "Руслана", який вже пройшов "вогонь, воду і мідні труби", серйозних приводів для хвилювань не дала. До такої міри, що після завершення першого польоту, що відбувся 21 грудня 1988 року, Олександр Галуненко заявив зустрічаючим (* 1): "Ну, абсолютно ніяких зауважень. Все у повному порядку. Якщо наші конструктори і далі будуть робити такі літаки, послуги льотчиків-випробувачів їм просто не потрібні".

На жаль, термін "космічної" служби "Мрії" виявився коротким. 13 травня 1989 року на космодромі Байконур вона дійсно прийняла собі на спину "Буран". Олександр Галуненко випробував цю фантастичну зв'язку в декількох випробувальних польотах, а 7 червня доставив її в Париж на 38-й авіакосмі-







чний салон. Захопленню світової авіаційної громадськості не було меж: представлене поєднання двох унікальних апаратів обіцяло зробити космос більш доступним для легких орбітальних літаків. На жаль! "Мрії" з "наїзником" на спині довелося зробити всього 23 польоти, після чого вони з "Бураном" розлучилися, щоб більше не зустрітися ніколи. Програма створення авіаційно-космічних систем у розваленому СРСР була згорнута. А в 1994 р. "на прикол" поставили і саму "Мрію" – через незатребуваність.

Чорна смуга

Добре відомо, що після поділу єдиного радянського авіапрому на російський і український в життєдіяльності обох "суверенів" почалася чорна смуга: закриття перспективних програм, недозавантаження потужностей, відтік кадрів, почастішали авіакатастрофи. Не оминула біда стороною і ДКБ Антонова. 13 жовтня 1992 р. на сертифікаційних випробуваннях "Руслана" загинув екіпаж Сергія Горбика, 19 лютого 1995 року на випробуваннях Ан-70 – екіпаж Сергія Максимова. Як таке пережити? Разом із першим із них Олександр Галуненко вчив літати "Мрію", другий був його правою рукою (другим пілотом) у першому польоті серійного ульяновського "Руслана". І тому лише він сам знає, скільки рубців на його серці залишили ті втрати. А хто заповнить прогалини в антоновському льотному строю?

Виявилося... він же сам і заповнить. А все було так. Коли для продовження льотних випробувань добудували другу "сімдесятку" (Ан-70), на фірмі "Антонов" не могли знайти бажаючих піднімати її в небо. Це неймовірно, оскільки стати "провідним" на новій машині споконвіку було мрією кожного випробувача. Сам же Галуненко в цей час працював в іншому місці і на іншій посаді, більш статусній і грошовій, – віце-президентом авіакомпанії "Антонов-Аеротрек". Однак варто було Генеральному конструктору П.В.Балабуєву звернутися до нього з пропозицією, він відразу "взяв штурвал на себе" – повернувся на рідну фірму і розпочав підготовку до випробувань супер-інноваційного транспортника.

Новий перший зліт Ан-70 з Олександром Галуненком в кріслі провідного льотчика-випробувача відбувся 24 квітня 1997 р. І, схоже, над цією унікальною російсько-українською машиною короткого зльоту і посадки дійсно витав якийсь злий рок. У польоті відмовили всі чотири (незалежні один від одного!!) системи електро-дистанційного керування, штурвал не слухався, літак почав невблаганно втрачати висоту. Риторичне питання – витримав би хто інший в такій ситуації? Не знаємо. А Галуненко впорався – успішно посадив машину за допомогою однієї лише допоміжної гідродистанційної системи. Олександр Васильович вважає цей випадок найекстремальнішим у своїй біографії. Але були й інші – і не простіші. В одному з польотів на Ан-70 відмовила система управління двигунами в той момент, коли літак знаходився на мінімальній висоті (100 м) з максимально випущеними (і, значить, тими, що гальмують літак) закрилками. Машина природно почала знижуватися, і вимушена посадка в поле з прибраними шасі вже здавалася неминучою. Лише у восьми метрах від землі тягу двох двигунів вдалося збільшити, і Ан-70 почав набирати висоту. Але тут попереду виросла перепона – високовольтна ЛЕП. Щоб її "перестрибнути", Галуненку довелося вивести дослідну машину на такі закритичні кути атаки, які раніше ще не випробовувалися. На щастя, Ан-70 витримав, і ні він, ні ЛЕП не постраждали.

В цілому за програмою першого етапу Державних спільних випробувань літака Ан-70 О. Галуненко підтвердив його відповідність вимогам тактико-технічного завдання Збройних Сил. Ця робота отримала найвищу оцінку. 21 серпня 1999 року О.В.Галуненку було присвоєно звання Героя України з врученням ордена Золота Зірка №1. Формулювання – "за особисту мужність і героїзм, проявлені під час льотних випробувань нової авіаційної техніки".

До речі, заслуженість цієї нагороди дуже скоро була підтверджена. У 2001 р. у зв'язку зі зростанням попиту на повітряні перевезення колосальних за розмірами і вагою вантажів фірма "Антонов" відновила "Мрію", що животіла без діла, і 7 травня Олександр Галуненко – хто ж ще ?! – знову підняв її в повітря. Потім літак сертифікували і знову показали всьому світу в Парижі. А 11 вересня того ж року з метою демонстрації небувалих можливостей "Мрії" О. Галуненко "видав" на ній відразу 124 світові рекорди. 253,8 тонни вантажу на борту! Його перший наставник в ДКБ, Герой Радянського Союзу Юрій Курлін, який спостерігав за польотом, так прокоментував цю подію: "Злітали вони буквально з останніх плит ЗПС. У кого ще з льотчиків, крім Саші, так само вистачило б духу і витримки, я не уявляю".

Головне випробування

У 58 років Олександр Галуненко перестав піднімати літаки в небо. З принципової причини: вважав свій вік потенційною загрозою для безпеки польотів. Та й заміна підросла: 24 грудня 2004 р. вперше злетів у небо новий регіональний пасажирський літак фірми "Антонов" Ан-148, пілотований провідним льотчиком-випробувачем, його сином Євгеном Галуненком. Але це не означає, що сам Олександр Васильович пішов на заслужений відпочинок. Спокій і раніше йому тільки снився. Ще у 2000 році він став кандидатом технічних наук, з блиском захистивши дисертацію, присвячену "високоточним і безпечним силовим посадкам в режимі КЗП" (КЗП – короткі зліт-посадка, – авт.).

За кожної нагоди Олександр Васильович передає свій багатющий досвід майбутнім пілотам – курсантам Кіровоградської льотної академії Національного авіаційного університету. Будучи частим гостем крилатої "кузні кадрів", один із кращих льотчиків-випробувачів сучасності переконує юнаків і дівчат, які прагнуть літати, невтомно працювати над зростанням своїх знань, психологічною стійкістю, щоб неодмінно, всупереч усім трудноцам і перешкодам, знайти свої крила. І в той самий час О.В.Галуненко продовжує працювати на рідному підприємстві – ДП "Антонов" з вірою в те, що так само, всупереч кризам і проблемам, у антоновських літаків не перерветься їхня динамічна, прогресивна, повна перемог історія. Працює Олександр Васильович радником Президента ДП "Антонов", а зараз ще й очолює експертну комісію з ідеології створення кабіни літака Ан-132.



Від щирого серця хочеться побажати цій надзвичайній людині в день чудового ювілею міцного здоров'я, оптимізму та натхнення.

Геннадій Єльцов.

У тексті використано інформацію з книг:
**** 1) – "Крилатий космос", Вадим Лукашевич, 2014.***
**** 2) – "Від мрії до "Мрії", Ольга Кушнір, 2011.***

Редакція газети "Крила України" напередодні ювілейної дати зв'язалася з Олександром Васильовичем для того, щоб поставити одне, але головне питання: "У чому секрет життєвої успішності?" І отримала таку відповідь ювіляра:

– Боюся Вас розчарувати банальністю своєї відповіді. Секретів і таємних методик ніяких немає. Є ті класичні методи виховання і самовиховання, які сьогодні в нашому суспільстві намагаються підмінити на якісь новомодні технології. Абсолютно, як мені здається, марно. Юнаки в усі часи повинні бути сильними духом і тілом, дисциплінованими, відповідальними і цілеспрямованими. Ось саме в цій частині їм особливо потрібна допомога ззовні – сформувати правильні орієнтири і установки. А далі – навчити йти до своїх достойних цілей, долаючи трудноці. На цьому шляху до високих і гідних цілей, звичайно, дуже важливо знайти і віру в Бога, і надійних друзів, і свою "другу половинку". Мені пощастило в цьому житті знайти всі ці справжні скарби. Не відразу, звичайно, поступово, але тим не менше, можу сказати відверто, що доля не балувала мене. Залишившись рано без батьків, я ріс і вчився в інтернаті, розраховувати в цьому житті міг лише на себе і власні сили. Мрія стати льотчиком-випробувачем з'явилася ще в молодших класах. Ось так майже одразу, прочитавши книгу про льотчика-випробувача Володимира Ільюшина, я зрозумів, чого хочу і чого буду прагнути. Не більше і не менше – випробовувати нові літаки, а одночасно і самого себе: на професіоналізм, мужність, швидкість і якість мислення тощо. Шлях до цієї професії не міг бути простим за визначенням. Потрібно було закінчити вище військове льотне училище, досягти високого рівня льотної майстерності та пройти значний конкурс для вступу до Школи льотчиків-випробувачів. Трудноці не лякали. Зараз, з висоти свого досвіду, завжди намагаюся наставляти молодь на правильну мотивацію: якщо ти дійсно чогось хочеш, то будь-які перепони зникнуть. Головне – вірити в себе і не опускати руки, ні



за яких обставин. Як вже було сказано, при цьому ще дуже важливо не помилитися у виборі супутниці життя і мати по-справжньому надійний тил. Зі своєю майбутньою дружиною Валентиною я познайомився ще в школі-інтернаті (вона була моєю однокласницею, сусідкою по парті), і рука об руку, пліч-о-пліч ми пройшли по життю півстоліття. Це дуже цінне надбання – коли вдома тебе розуміють, підтримують і обдаровують турботою та лише позитивними емоціями. Моя Валя покірно прийняла моє рішення піти з армії, відмовившись від стабільності і вже сформованих перспектив зростання, у невідомість. Роки навчання в Школі льотчиків-випробувачів були складними в фінансовому плані і не гарантували ні безбідного майбутнього, ні молочних річок з медовими берегами. Вона знала, що в подальшому у мене буде небезпечна і складна робота. Ось, загалом-то, і все, що тоді було відомо напевно. І – ні слова сумніву або заперечення. Вона знала, що це моя мрія, і робила все, що могла, допомагаючи мені її досягти. Значно пізніше моя дружина Валентина Миколаївна прийшла до православної віри, і я впевнений, що її молитви допомагали мені справлятися з найскладнішими ситуаціями моєї льотно-випробувальної роботи. Хоча, звичайно, я постійно інтенсивно і напружено працював над своїм професіоналізмом. Недарма кажуть, що льотчик вчиться все життя. Додам до сказаного, що хороший льотчик-випробувач працює над собою завжди. Ти постійно нарощуєш свою професійну надійність і не маєш права на помилку – ось так у двох словах можна описати специфіку цієї роботи. Роботи, яку я щиро любив, люблю і вважаю найкращою в світі.

КОНТРАКТИ

Ізраїльські дискусії навколо F-35 тривають

В Ізраїлі тривають дебати щодо кількості запланованих до закупівлі винищувачів F-35. Про це повідомляє інтернет-видання almonitor.com. На сьогодні уряд Ізраїлю затвердив закупівлю 33 літаків для комплектації двох ескадрилей. Втім, останнім часом в експертному середовищі все частіше точаться дискусії про необхідність замовлення додаткових 17 машин та доведення їх загальної кількості до 50.



Більшість чиновників міністерства оборони згодні з такою позицією, так як переконані, що з часом кількість загроз національній безпеці Ізраїлю збільшиться. Однак деякі посадові особи висловлюють незадоволення тим, що літак, вартість якого становить понад 100 млн дол. США, має, на їхню думку, відносно невелику дальність польоту, недостатнє бойове навантаження і "проблеми" з малопомітністю. Однак найбільшою проблемою для противників F-35 є неможливість повного контролю літака, позаяк доступ до його операційної системи буде закритим.

ВПС Ізраїлю відкидають всі твердження критиків відразу. Найдосвідченіші пілоти і фахівці вважають F-35 кращим бойовим літаком у світі, а його існуючого радіусу дії цілком достатньо для виконання більшості завдань, що стоять перед ВПС країни. Більше того американці пішли назустріч ізраїльтянам і в питанні обслуговування двигунів літака. За непідтвердженою інформацією, між країнами вже є домовленість про те, що двигуни F-35 для проведення ТО чи регламентів не обов'язково відправляти до інших країн, це можна буде здійснити безпосередньо на території Ізраїлю. Так само позитивно для ізраїльтян вирішено питання оснащення літака ізраїльським озброєнням: США поставлять один літак, який конструктивно допускатиме інтеграцію озброєння ізраїльського виробництва із можливістю проведення випробувань і модернізації решти винищувачів.

Варто зазначити, що восени 2016 року ВПС США мають намір оголосити про первісну бойову готовність винищувача F-35A, тому зараз продовжується випробування літака для розширення режимів польоту і збільшення меж маневреності. Успішно завершуються деякі програми випробувань літака і його бортових систем. Зокрема, вже завершено льотні випробування літака F-35B з блоком програмного забезпечення 2B, виконані випробування системи нашоломної цілевказівки 3-го покоління. На F-35A виконані польоти з великими кутами атаки, дозаправки від літаків KC-30A (ВПС Австралії) і KC-767 (ВПС Італії), виконано 13 скидів зброї, в тому числі КАБ GBU-31 і GBU-39, виконано стрільби з авіаційної гармати у повітрі.

На F-35B завершено тестування на флатер, виконані польоти з вантажами на зовнішніх підвісках, скинуто 8 зразків зброї, в тому числі вперше КАБ Paveway IV. Виконано злети з наземного трампліна.

Завершилися суднові випробування другої фази на винищувачі F-35C на авіаносці CVN-69. Літак випробуваний на мокрій ЗПС та вперше скинув озброєння із зовнішньої підвіски. Крім того, продовжується низка наземних випробувань планерів F-35 на міцність.

КРОК ДО АЛЬЯНСУ

Чорногорія провела переговори з НАТО про приєднання

Минулого тижня в Брюсселі Чорногорія провела дводенні переговори про приєднання, які стали важливим кроком на шляху країни до членства в НАТО. Про це йдеться у прес-релізі Альянсу. В рамках перемовин обговорювалися деталі членства, в тому числі політичні, військові та правові питання.

Очікується, що наступним кроком після переговорів стане підписання союзниками протоколу про приєднання, після чого Чорногорія почне брати участь в засіданнях НАТО як запрошена країна. Після того, як всі союзники ратифікують протокол, Чорногорія зможе приєднатися до Вашингтонського договору і стати 29-м членом Північноатлантичного союзу.

З 2009 року НАТО і Чорногорія тісно співпрацювали в рамках Плану дій з підготовки до членства, який допомагає країнам підготуватися до можливого членства в майбутньому. У грудні ж минулого року міністри закордонних справ країн НАТО запропонували Чорногорії почати переговори про приєднання.

РЕФОРМИ

Білорусь створить сили спецоперацій

Білорусь попри зовнішні ознаки невтручання у воєнно-політичний конфлікт, спровокований Росією у східній Європі, таки побоюється варіанту реалізації на власній території сценарію гібридної війни. Це помітно не лише у підтексті заяв керівництва країни, а й із кроків, спрямованих на посилення обороноздатності білоруського війська в цілому.

Днями міністр оборони Білорусі Андрій Равков повідомив про створення в країні сил спеціальних операцій, які виконуватимуть завдання протидії проявам гібридних війн і збройних конфліктів на білоруській території. Паралельно в країні триває процес вдосконалення системи територіальної оборони. "В рамках бойової підготовки, оперативної підготовки ми приділяємо цим речам дуже серйозну увагу. І ще зараз дуже активно вивчаємо той досвід, який отримують і збройні сили України на території своєї країни ", – сказав Равков в інтерв'ю одному з російських телеканалів.

Сили спецоперацій представлятимуть собою мобільні, спеціально навчені, технічно добре оснащені, добре екіпіровані армійські угруповання, призначені для виконання спеціальних завдань з метою захисту інтересів держави як в мирний, так і у воєнний час, що знаходяться в постійній і високої готовності до негайного застосування. Вони боротимуться з можливими проявами сепаратизму, забезпечуватимуть безпеку функціонування адмінбудівель і об'єктів інфраструктури країни.

НАВЧАННЯ

Підводне полювання

На початку цього тижня вісім країн-членів НАТО розпочали флотські навчання в акваторії Середземного моря. Як повідомляється у прес-релізі НАТО, тематика нинішніх навчань безпосередньо пов'язана із виконанням заходів, спрямованих на боротьбу з підводними човнами супротивника.

Навчання проходять під назвою "DYNAMIC MANTA-2016". Участь у них беруть кораблі, підводні човни та літаки з Франції, Німеччини, Греції, Італії, Іспанії, Туреччини, Великобританії та США. У повідомленні НАТО йдеться, що в рамках маневрів підводні човни полюють один на одного у тісній взаємодії з надводними кораблями та авіацією. Таким чином, екіпажі субмарин не лише вчаться протистояти підводним човнам супротивника, а й виконувати це у складі сил союзників по Альянсу.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

Российские беспилотные летательные аппараты



"Пчела-1Т"

"Пчела-1Т" – разведывательный БПЛА. С помощью комплекса осуществляется оперативное взаимодействие со средствами огневого поражения РСЗО "Смерч", "Град", ствольной артиллерии, ударных вертолётов в условиях огневого и радиоэлектронного противодействия.

В 1995 г. в Чечне использовалось 5 аппаратов "Пчела-1Т". Во время испытаний две "Пчелы" были сбиты огнем чеченских ополченцев, сумевших организовать плотный заградительный огонь из стрелкового оружия и зенитных установок по маршруту полета ДПЛА.

ТТХ

Размах крыла, м: 3.30
Длина, м: 2.80
Высота, м: 1.12
Масса, кг: 138
Тип двигателя: поршневой
Мощность, л.с.: 1 x 32
Радиус действия комплекса, км: 60
Диапазон высот полета над уровнем моря, м: 100-250
Скорость полета, км/ч: 120-180
Взлетный вес ДПЛА, кг: до 138
Способ управления: *автоматический полет по программе; дистанционное ручное управление.*
Диапазон высот оптимального ведения разведки над подстилающей поверхностью, м: 100 – 1000

Т23 "Элерон"

Т23 "Элерон" – комплекс дистанционного наблюдения. Предназначен для наблюдения наземной обстановки и объектов с воздуха. Разработка завершена в 2003 году компанией "ЭНИКС". БПЛА сконструирован складным, что предоставляет возможность его хранение в контейнере размерами не более 0,9Ч0,5Ч0,12 м. Оснащён электрическим двигателем с толкающим винтом, установлена стабилизированная ТВ система и цифровая фотокамера и передающая аппаратура.

Старт производится с использованием резинового жгута, который обеспечивает аппарату необходимую взлетную скорость, посадка осуществляется с использованием парашютной системы с высот от 30 м.



ТТХ

Размах крыла, м: 1,47
Длина, м: 0,45
Масса, кг: 3,4
Целевая нагрузка (цифровая фотокамера, 10Х видеокамера, ИК-камера)
Тип двигателя – электрический
Скорость полета, км/ч: 65-105
Продолжительность полёта, ч: 1,25
Статический потолок, м 3000
Режимы полета – автономный, полуавтономный, удержание объекта в кадре, облет точки, проход над точкой, автоматический возврат.

СПІВРОБІТНИЦТВО

Візит делегації індійської організації космічних досліджень в Україну

16 лютого 2016 року в м. Києві відбулося перше засідання Спільної українсько-індійської робочої групи з питань співробітництва в космічній сфері.

Під час зустрічі сторони обмінялися презентаціями про космічну діяльність своїх держав, а також обговорили перспективи розвитку двостороннього співробітництва.

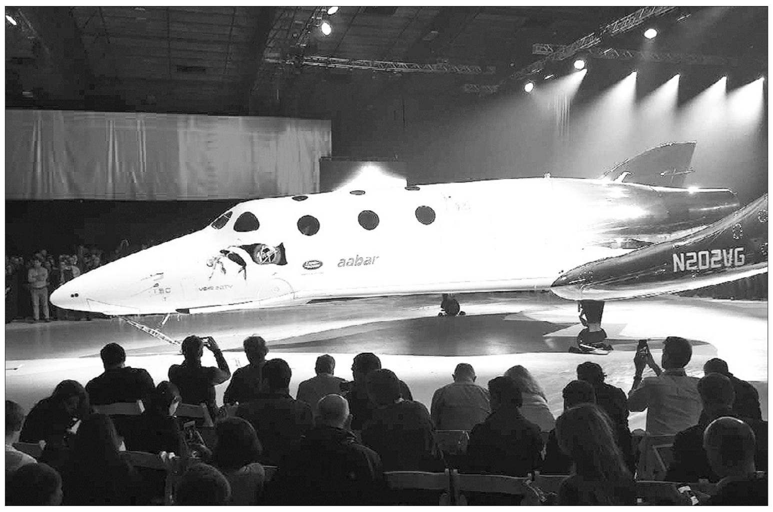
Під час візиту на ДП "КБ "Південне" та ДП "ВО"ПМЗ" (м.Дніпропетровськ) 17-19 лютого 2016 року індійська делегація ознайомилась з виробничими потужностями підприємств, а також провела з українськими фахівцями детальне обговорення перспективних напрямків подальшої співпраці.



КОСМОТАКСІ

Представлений космічний корабель Unity

Американська компанія Virgin Galactic представила новий пілотований космічний корабель серії SpaceShipTwo, який отримав назву Unity. Новий корабель буде ідентичним за конструкцією своєму попереднику, проте цього разу у ньому буде підвищено рівень автоматизації, що має запобігти помилкам екіпажу. Випробувальні польоти модернізованого корабля почнуться вже в цьому році.



Пристрій призначений для доставки на навколоземну орбіту (понад 100 кілометрів) до шести чоловік, не рахуючи двох пілотів, за одну поїздку. SpaceShipTwo здатний розвивати швидкість, яка утричі перевищує швидкість звуку в атмосфері.

Очікується, що Unity буде використовуватися для відправки туристів в космос, де вони зможуть протягом трьох хвилин перебувати в невагомості. Вартість квитка для однієї людини оцінюється в 250 тисяч доларів. Перші випробування (з пілотами на борту) корабля SS2 відбулись 15 липня 2010 року в атмосфері Землі. Після цього було проведено низку тестових польотів, зокрема і в автоматичному режимі.

Назву для корабля запропонував британський фізик-теоретик Стівен Хокінг, який виявив бажання стати одним із перших космічних туристів Virgin Galactic.

Розробником корабля є американська компанія Scaled Composites LLC, а його виробником – The Spaceship Company.

ПРОЕКТ

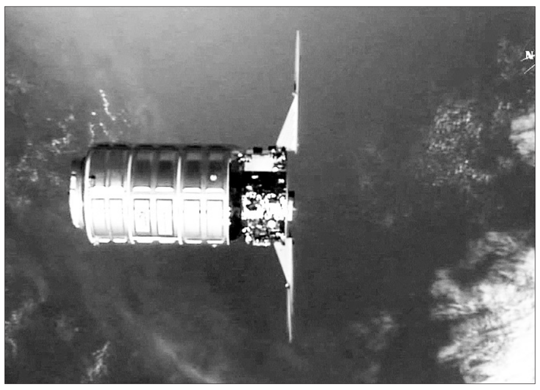
NASA запропонувало всім бажаючим відправити свої малюнки на астероїд Бенну

Космічне відомство США запропонувало всім бажаючим, у тому числі громадянам інших країн, проявити творчі здібності і відправити свої картини, малюнки, скульптури або фотографії на астероїд. Як оголосило 19 лютого NASA, доставить їх туди автоматичний апарат OSIRIS-REx, який у вересні почне подорож до астероїда Бенну. "Йому належить вперше взяти проби ґрунту з астероїда і доставити її для вивчення на Землю", – нагадало NASA.

На думку агентства, "проект може надихнути багатьох людей на створення художніх творів", які будуть відображати прагнення людини до нових наукових відкриттів і дослідження космічного простору. "Ми запрошуємо весь світ приєднатися до цієї дивовижної подорожі і підготувати свої роботи для відправки в космос на борту наукового апарата", – заявив учасник програми OSIRIS-REx з університету штату Арізона Данте Лоретта.

NASA відзначило, що будуть раді побачити на незвичайній виставці роботи будь-яких жанрів, включаючи навіть "вірші, пісні і короткі записи". Природно, на борт космічного зонда вони потраплять в оцифрованому вигляді, записаними на електронному носію. Надсилати їх можна до 20 березня через мережі Twitter й Instagram, а більш докладна інструкція дана на сайті www.asteroidmission.org.





МІСІЮ ЗАВЕРШЕНО

Вантажівка Cygnus залишила МКС

19 лютого американський вантажний корабель Cygnus OA-4 розстикувався з Міжнародною космічною станцією (МКС), і за кілька годин апарат згорів над Тихим океаном при вході в атмосферу після двомісячного перебування на станції. Корабель знаходився в складі станції з 9 грудня 2015 року.

Вантажівка, що належить компанії Orbital ATK, прибула на МКС із вантажем для життєдіяльності і роботи міжнародного екіпажу. Cygnus мав близько 3513 кг різних вантажів, у тому числі технічне обладнання, матеріали для наукової діяльності, обладнання для виходу у відкритий космос, одяг і продукти харчування для екіпажу.

Наступний рейс вантажівки до МКС відбудеться після 20 березня. Раніше повідомлялося, що вона відправиться на станцію вже 10 березня, але терміни були зміщені через виявлення цвілі в тканинних мішках для відправки вантажів.

КОСМІЧНІ ДОБРОВОЛЬЦІ

У США подано рекордну кількість заявок у новий загін астронавтів

"Більше 18200 чоловік подали заявки до загону астронавтів 2017 року. Це майже в три рази більше, ніж у 2012 році, коли останній раз відбувався подібний набір, і набагато більше попереднього рекорду у 8000 чоловік, встановленого в 1978 році", – заявило NASA. Однак, як підкреслив директор цього відомства Чарлз Болден, "це не дивно", оскільки комусь із цих людей, можливо, пощастить стати першою людиною, яка здійснить подорож до Червоної планети.

NASA нагадало, що прийом заявок розпочався 14 грудня і закінчився 18 лютого. Тепер вони всі будуть ретельно вивчені, а в середині наступного року спеціальна комісія оголосить "імена 8-14 чоловік, яким буде надана можливість стати кандидатами в астронавти". "Програма їх початкової підготовки розрахована на два роки і включає тренування на різних космічних кораблях, набуття навичок роботи у відкритому космосі, вивчення різноманітних дисциплін", – повідомило NASA.

Учасники нового загону астронавтів будуть готуватися до роботи на МКС і до польотів на трьох американських кораблях, що розробляються приватними компаніями на замовлення NASA. Серед них – Orion, призначений для марсіанської подорожі, наміченої на середину 2030-х років, а також два корабля Dragon V2 та Starliner (CST-100), які будуть служити як "космічних таксі" для доставки астронавтів до міжнародного орбітального комплексу. Роботу над ними здійснюють найбільші американські корпорації Lockheed Martin, Boeing і SpaceX.

СКАНДАЛ

У США повідомили про повторну втрату супутника КНДР

Північнокорейський супутник знову перекидається на орбіті після короткого періоду стабілізації, повідомляє Reuters з посиланням на американських посадових осіб.

Чиновники відзначають, що американські військові не продемонстрували свою здатність захистити США від можливої ракетної атаки з боку Північної Кореї. За їх словами, військових більше турбують технології, що застосовуються для запуску супутника, ніж функції самого апарату. Вони додали, що цей крок Пхеньяна був покликаний бажанням продемонструвати здатність запустити міжконтинентальну балістичну ракету.

Запуск ракети дальнього радіусу дії був проведений 7 лютого. Носій вивів на орбіту супутник Kwangmyongsong-4 ("Яскрава зірка-4"), призначений для спостереження за Землею.

Спочатку американські військові джерела відзначали, що супутник непрацездатний: він "перекидається на орбіті" і не передає сигнали. Повідомлялося, що виведений в космос апарат важить близько 100 кілограмів. Він знаходиться на висоті близько 480 кілометрів і рухається майже строго з півночі на південь, його орбіта нестабільна.

9 лютого було повідомлено, що супутник стабілізувався на орбіті. У той же час, як передбачається, супутник і раніше не передавав будь-яких даних на Землю.

У світовому співтоваристві запуск Північною Кореєю ракети сприйняли як порушення резолюцій Ради Безпеки ООН, які забороняють КНДР ракетні пуски із застосуванням балістичних технологій. В той же день Рада Безпеки ООН зібралася і засудила дії Пхеньяна, пообіцявши вжити "серйозних заходів".



Українське коріння тридцятьох французьких королів

Напередодні святкування Міжнародного жіночого дня хочеться згадати видатних жінок-українок. І однією з найдавніших згадок, напевно, буде постать легендарної київської княжни Анни Ярославни, яка стала королевою Франції й залишилася в історії, як дуже освічена, шанована й висококультурна жінка-монарх свого часу. А ще – як прабабуся 30 французьких королів!



Онука короля Шотландії і Швеції Улофа III Шетконунга, донька Великого князя Київського Ярослава Мудрого та його дружини Інгігерди (Ірини) княжна Анна Київська, або Анна Ярославна з’явилася на світ близько 1032 (за іншими відомостями – 1024 або 1025) року. Забігаючи вперед, можна зазначити, що всі три доньки Ярослава Мудрого стали королевами європейських країн. Так, княжна Єлизавета зійшла на трон Норвегії, княжна Анастасія стала королевою Угорщини, а княжна Анна, про яку по всій Європі казали, що вона є справжнім втіленням мудрості й краси, підкорила серце французького короля Генріха I Капета, третього монарха з королівської династії Капетингів.

Дитинство майбутньої французької королеви пройшло в атмосфері розвитку й надзвичайного культурного піднесення Київської Русі. Європейські історичні джерела донесли крізь віки інформацію про те, що вона вільно читала й спілкувалася старослов’янською, грецькою, французькою та ще кількома мовами, писала глаголицею й кирилицею, знала математику, історію, гарно малювала. Для чоловіка тієї епохи це були дуже рідкісні чесноти, для жінки ж – взагалі фантастика. Та Великий князь Київський посправжньому дбав про виховання й освіту своїх дочок.

Лише друге посольство овдовілого французького короля Генріха I було вдалим, і Ярослав Мудрий дав згоду на цей династичний шлюб. У травні 1049 року у церкві Святого Хреста міста Реймс, де протягом багатьох років відбувалася коронація французьких королів, Анна була коронована на французький престол. Під час коронації її називали вже не лише королевою Анною, а й королевою Агнесою – на латинський манер. Цікавий факт, що свідчить про освіченість тогочасних французьких і київських монархів: на шлюбному контракті Анна поставила свій підпис, а Генріх – лише хрестик! І ще одним цікавим фактом стало те, що, проявивши характер і наполегливість із перших кроків, Анна відмовилася присягати на латинській Біблії й принесла присягу, поклавши руку на привезене з Києва православне Євангеліє. До слова, саме на Реймському Євангелії, як воно відтоді стало іменуватися, з того моменту стали присягати всі без виключення французькі королі.

Як дитинство Анни Ярославни припало на культурне й економічне піднесення Київської держави, та і період її царювання на французькому престолі співпав із значним економічним підйомом Франції. Король весь свій час присвячував розширенню королівства й возз’єднанню земель франків, а королева самотужки виховувала дітей, яких у подружжя народилося троє. Старший син Філіп, який згодом став королем Франції й отримав прізвисько “Добрий”, народився у 1052 році, середній, Роберт, з’явився на світ у 1055 році, втім помер у ранньому дитинстві. Молодший, Гуго, побачив світ у 1057 році й згодом, ставши графом Вермандуа, прославився в найперших хрестових походах до Гроба Господня. У деяких джерелах також існує не підтверджена фактами інформація про те, що була у королеви Анни ще й четверта дитина – донька Едінга (або – Емма), проте її народження й життя оповиті цілковитою завісою таємниці.

Історія донесла до нас відомості про те, що Генріх щонайменше рахувався з думкою дружини, адже на багатьох державних актах поруч із королівською печаткою можна прочитати: “За згодою королеви Анни” або “У присутності дружини моєї Анни”.

Недовго тривав цей шлюб, і у 1060 році король помер. За його заповітом удова королева ставала регентшею спадкоємця престолу, юного Філіпа. У цей період королева разом із сином підписувала державні акти й документи різного роду – в архівах навіть збереглися деякі з них із написом “Анна королева” кирилицею.

Дякуючи своїй освіченій матусі, Філіп I став найосвіченішим монархом Європи свого часу. Що ж стосується подальшої долі самої королеви Анни, то тут дослідники розходяться у думках. За одними відомостями, королева-вдова вийшла заміж вдруге – за одного з наймогутніших французьких дворян графа Рауля де Валуа. За іншими – закоханий у вдову королеву граф викрав кохану на полюванні й повінчався з нею. Та покинута графиня де Валуа, Елеонора Брабантська, яку граф викрив у зраді, поскаржилася на нього Папі Римському й Папа Олександр II скасував цей шлюб і відлучив Рауля від церкви. Та Анна продовжувала жити з чоловіком до самої його смерті у 1074 році.

Повернувшись до двору вінценосного сина, ще деякий час жила там. На деяких документах залишився її автограф – тільки тепер поруч із підписом сина значилося: “Анна, мати короля Філіпа”. Востаннє цей напис датований 1075 роком, через що окремі історики вважають його останнім роком життя королеви. За іншими даними, королева відійшла у вічність лише у 1082 році, інші називають навіть 1089 рік. Існує версія, згідно з якою в останній період свого життя Анна відправилася на Русь, аби побачитися зі старшим братом Ізяславом Ярославовичем, але до Києва не дісталася, померши в дорозі. Деякі історики навіть висувають припущення, що у плавання на Русь королеву проводжав серед інших видатних лицарів Європи сам Вільгельм Завойовник. Що ж, це цілком було можливим, адже Анну Київську безмежно поважала й любила вся Європа.

Де знаходиться могила видатної українки, достеменно не відомо. За одним із припущень, її поховали у передмісті Парижу, де у 1682 році чернець виявив у церкві надгробок із зображенням жінки з короною на голові та написом “Агнес”. Втім, проти цієї версії свідчить дата побудови даного храму – 1220 рік. Але можна припустити, що за півтора століття до цього на його місці також знаходилася якась церква чи капличка.

Анні Київській у Франції встановлено два пам’ятники, останній із яких з’явився не так давно, у 2005 році, в Санлісі. Велична жіноча статуя з каменю знаходиться поблизу стародавньої церкви. В одній руці королева тримає лілію, що символізує королівську владу, а в іншій – мініатюрну конструкцію собору. А напис на постаменті повідомляє: “Анна Київська. Королева Франції. Вона заснувала цю обитель 21 квітня 1060”.

Британський “Равлик” та його абсолютні рекорди



21 лютого на 98 році з життя пішов один із найбільш уславлених британських військових льотчиків, капітан у відставці Ерік Браун, який був найтитулованішим льотчиком Королівських ВПС. Він встановив абсолютний світовий рекорд за кількістю освоєних типів літальних апаратів – йому довелося літати на 487 типах. Ім’я Еріка Брауна тричі занесене до Книги рекордів Гіннеса. Також він став рекордсменом за кількістю посадок на палубу авіаносця.

Ерік Браун народився 21 січня 1919 року у Лейті. У небо він вперше піднявся у восьмирічному віці, коли його батько, льотчик Королівських ВПС та учасник Першої світової війни, взяв його з собою в політ на біплані.

Льотчик Браун-молодший отримав освіту у коледжі, а згодом продовжив її в університеті Единбурга. Тоді ж він навчився літати.

Під час Другої світової війни капітан Браун літав на винищувачі, брав участь у багатьох повітряних боях, у визволенні німецького концтабору Берген-Бельзен, де він особисто допитував його керівництво, Йозефа Крамера та Ірму Грезе, а також взятого у полон самого рейхсмаршала Германа Герінга. За роки війни здійснив 2407 посадок на борт авіаносця. Літав на 487 типах літальних апаратів, встановивши таким чином абсолютний рекорд, який навряд чи колись буде побитий. Вижив у 11 авіакатастрофах. У 1941 році врятувався з затонулого есмінця.

Через свій низький зріст льотчик Ерік Браун носив прізвисько “Равлик”.

Нагороджений кількома вищими британськими орденами, в тому числі – й орденом Британської імперії.

У Королівських ВПС капітан Браун проходив службу протягом трьох десятиліть, до 1970 року. Звільнившись у відставку, льотчик продовжив льотну роботу на посаді генерального директора британської консультативної ради вертолітників, а у 1982 році очолив Королівське авіаційне товариство. Ветеран авіації написав кілька книг про авіацію. У березні 2015 року, ще за життя, його погруддя було встановлено у музеї авіації Королівського флоту в Сомерсеті.

Сторінку підготував Олексій Тригуб.
“Крила України”.

ЛИСТ ДО РЕДАКЦІЇ

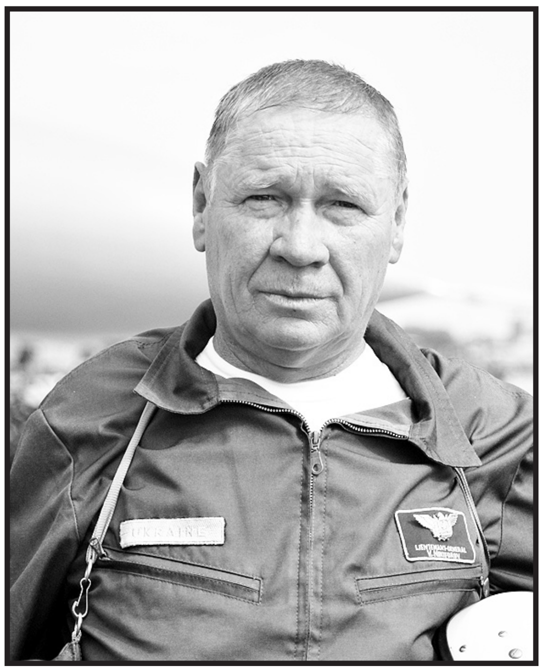
Шановна редакціє газети “Крила України”!

Я вирішив Вам написати вперше, оскільки я і вся наша родина любимо Вашу газету, часто ділимось новинами з цієї газети з друзями.

А пишу я із Заріччя Щорського району Чернігівської області. Моє прізвище Муравко Микола Іванович. Ось минає рік, а саме 7 березня, як наші рідні й близькі втратили відому на всю Україну та й за її межами прекрасну людину, гарного сім’янина, люблячого чоловіка його дружини Ольги Іванівни, учасника АТО, повного кавалера орденів Богдана Хмельницького, льотчика-снайпера генерал-лейтенанта Василя Семеновича Нікіфорова. Ваша редакція багато про нього писала у своїх газетах. Нерідко цю надзвичайну людину показували й по телебаченню – як за життя, яке він присвятив авіації й до останнього був пов’язаний із нею, так і вже протягом року, що минає. За своє коротке життя він багато часу приділяв розвитку авіації, яка була в нього завжди на передньому плані, навчанню молодого покоління льотчиків, аби вони літали так, як літав він. А яку повагу він заслужив у льотних частинах Повітряних Сил Збройних Сил України! Його називали легендою авіації, “Дідом” авіації, адже, не дивлячись на свої 60 років, він продовжував літати, оскільки не міг жити без цих польотів. За своє льотне життя він освоїв 10 типів літаків, і літав на всіх, що є на озброєнні українського війська. Він дав путівку в небо й нашому синові Олександру, який закінчив Харківський університет Повітряних Сил і ось уже п’ять років підкорює небо у званні капітана, і у військово-транспортній авіації служив на посаді помічника командира корабля Іл-76 та Ан-26.

Дуже тужимо ми по цій легендарній людині, переживаємо втрату Василя Семеновича. Він дуже хотів жити, в нього було багато планів, але підступна смерть вирвала його з наших рядів, і він пішов у той світ – як льотчики часто називають “пішов у небо”…

Всі, хто знав цього легендарного генерала, ми просимо вшанувати його пам’ять 7 березня, у роковини його смерті.



Спи спокійно, наш генерале, нехай земля тобі буде пухом і вічна пам’ять.

І ще хочу присвятити цій трагічній даті свої вірші (публікуються мовою оригіналу – прим. Ред.).

Умер наш генерал.
Тебе б летать да летать,
Но коварная смерть пришла
Нежданно и ты ушёл от нас навсегда…

Вот год без тебя, опустела земля,
Облака без тебя опустели…
С болезнью твоей лучшие врачи боролись,
Но спасти так и не сумели…

Очень скорбим за тобою,
Всю жизнь будем помнить…
Вот год, как нет тебя,
Оборвалась жизнь в весенней капели…

Спишь ты в могиле сырой,
Над тобой гудят самолёты,
И будем помнить те дни,
Что ты уезжал на полёты…

Дуже просимо написати у Вашій газеті про цю людину!

З повагою, Микола Муравко.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

29 лютого – 6 березня

29 лютого 1992 р. *створено Національне Космічне Агентство України (НКАУ).*

1 березня 1966 р. *автоматична міжпланетна станція "Венера-3" досягла поверхні Венери, здійснивши перший у світі переліт на іншу планету.*

2 березня 1949 р. *відбувся перший в історії безпосадочний переліт навколо світу. Бомбардувальник Boeing B-50A Superfortress (Lucky Lady II), злетівши з авіабази Carswell AFB (Техас), приземлився там же через 94 години 1 хвилину, зробивши за весь час перельоту 4 дозаправки в повітрі.*

3 березня 1919 р. *Вільям Боінг здійснив перший міжнародний почтовий рейс (Сієтл (США) – Ванкувер (Канада) на біплані Boeing C-700.*

4 березня 1961 р. *здійснено перше у світі перехоплення балістичної ракети протиракетною системою (полігонний комплекс ПРО "А", створений під керівництвом Г.В.Косунька, і протиракета В-1000 П.Д.Грушина).*



5 березня 1936 р. *відбувся перший політ британського винищувача Supermarine Spitfire – одного з кращих винищувачів Другої світової війни.*

5 березня 1939 р. *здійснила перший успішний політ перша у світі двоступенева ракета "ВР-3" конструкції І.О.Меркулова з прямоточним ПРД на другому ступені.*

5 березня 1958 р. *здійснив перший політ перший в Радянському Союзі надзвуковий бомбардувальник Як-28, В.М.Волков.*



6 березня 1951 р. *відбувся перший політ двофюзеляжного експериментального французького літака Fouga CM.88-R Gemeaux I.*

6 березня 1964 р. *відбувся перший політ розвідника Е-155Р-1 (в серії – МіГ-25Р), А.В.Федотов.*

ВІТАЄМО ІМЕНИННИКІВ



29 лютого 1952 р. *народився заступник командувача Повітряних Сил ЗС України (2004-2006) Ю.М.Синенко.*



1 березня 1946 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, Герой України, Президент Федерації авіаційного спорту України О.В.Галуненко.*



1 березня 1951 р. *народився головний штурман ПС ЗС України (2004-2009 рр.) С.П.Сафронов.*



1 березня 1953 р. *народився директор ДП МО України "Луганський АРЗ" О.І.Мостовий.*

ЄДИНА КРАЇНА

Українці вшанували Героїв Небесної Сотні

Їх імена навіки вписані золотими літерами в історію України та наші серця!

Донбас

Офіцери цивільно-військового співробітництва ОТУ "Маріуполь" в маріупольських навчальних закладах відвідали заходи, присвячені пам'яті Героїв Небесної Сотні. Так, у Маріупольській загальноосвітній школі I-III ст. №37 відбулось відкриття Музею-кімнати бойової слави. Експозиція музею розповідає відвідувачам про історію міста, про війни та воєнні конфлікти, що забрали не одне життя українців, зокрема за часів Другої світової, війни в Афганістані тощо. Окремий тематичний стенд присвячений маріупольцям-Героям Небесної Сотні та учасникам АТО. На захід почесними гостями запросили офіцерів групи ЦВС та бійців батальйону "Донбас", матір загиблого маріупольця Наталію Назаренко та випускниць школи Анастасію Кучинську й Світлану Шевчук.



Анастасія Кучинська – психолог ДСНС, яка у складний час інтенсивних обстрілів мікрорайону "Східний" Маріуполя надавала допомогу як військовим, так і цивільному населенню. За значні заслуги перед державою жінка нагороджена орденом княгині Ольги III ступеня. Світлана Шевчук добровольцем пішла на фронт, аби захищати Батьківщину.

Перед присутніми із словами подяки педагогам виступила матір Андрія Назаренка, загиблого розвідника-кулеметника, котрий минулого року ціною власного життя врятував товаришів.

– Людина живе національною ідеєю, захищає її. Якщо немає ідеї в душі, то тоді немає заради чого жити. Я вдячна всім вчителям, які не забувають про мого сина, які намагаються прищепити нашій молоді любов до Батьківщини, своєю невтомною працею виховують справжніх патріотів, – зазначила Наталія Михайлівна.



Також усі запрошені та учні школи відвідали фотовиставку, організовану за ініціативи маріупольського підприємця та волонтера Юрія Тельбізова.

– Добре пам'ятаю ті дні, – пригадав Юрій Борисович, – коли у 2014 році маріупольці вийшли на захист рідного міста, пам'ятаю, як я переобладнував КамАЗ на броньовик, аби дати відсіч тій, не побоюсь сказати прямо, нечисті та покидькам, тим наркоманам з так званої ДНР. Щиро вдячний бійцям добровольчих батальйонів та Національної гвардії, які прийняли перший удар на себе, давши нашій армії можливість обладнати оборонні рубежі та закріпитися на них. Я протягом останніх двох років постійно спілкуюсь із учасниками АТО, і поступово в мене виникла ідея зібрати фотографії, на яких зафіксовано різні моменти цієї страшної війни, та показати їх людям.

Екскурсію фотовиставкою для школярів та гостей провів боєць "Донбасу" "Вітер". Фото для виставки надали бійці добровольчого батальйону, військові та цивільні журналісти з України, Канади та Росії. Світлини з різних боків показують трагічні події українсько-російського конфлікту. Один зі стендів присвячений загиблим під час антитерористичної операції іноземцям, які мужньо боролись за недоторканність кордонів нашої держави. Також представлені фотодокази присутності російської зброї на Донбасі, яка до 2013 року не стояла на озброєнні ні в Україні, ні в інших країнах. Ця зброя була лише в РФ, а у 2014-му опинилась у зоні проведення АТО на території нашої держави.

Окрім того, представники ЦВС відвідали відкритий урок на тему "Вшанування пам'яті загиблих на Майдані 18-21 лютого 2014 року" у Маріупольському коледжі Державного ВНЗ "Приазовський державний технічний університет". Військові розповіли про події на Майдані, прослухали виступи студентів та відповіли на їхні запитання.

– Ми дуже вдячні за те, що ви прийняли запрошення відвідати наш захід, – зазначила заступник директора з виховної роботи коледжу Тетяна Дубасова, звертаючись до військових. – Наш педагогічний колектив намагається зробити все можливе, аби виростити справжніх захисників Вітчизни, щирих патріотів – таких, як ви. Адже люди в погонах своєю щоденною службою доводять не на словах, а кожним своїм вчинком відданість Військовій присязі та громадянському обов'язку.

Вінниччина

У Вінниці генерали та офіцери Командування Повітряних Сил ЗС України спільно з представниками органів місцевого самоврядування, ветеранами АТО, учасниками Революції Гідності, містянами, вшановуючи пам'ять загиблих Героїв Євромайдану, поклали вінки та квіти до пам'ятного знаку "Небесній Сотні та Героям АТО", що встановлений у центрі міста на Європейській площі.

Пам'ять загиблих Героїв Революції Гідності учасники мітингу-реквієму вшанували хвилиною мовчання. На їх честь було виконано салют зі стрілецької зброї. Взвод почесної варти Командування ПС під акомпанемент військового оркестру урочистим маршем віддав військове вітання загиблим патріотам.

У 60-му Будинку офіцерів у пам'ять про революційні події відкрилась виставка картин подільського художника, учасника Революції Гідності Ігоря Зозулі "Моя Україна".

Буковина

У Чернівцях, як і по всій Україні, в цей день вшановували подвиг учасників Революції Гідності. З цієї нагоди на Годилівському кладовищі начальник Чернівецького гарнізону обласний військовий комісар полковник Віталій Чурай, військовослужбовці гарнізону спільно з представниками органів місцевого самоврядування, ветеранами АТО, учасниками Революції Гідності та містянами віддали данину пам'яті загиблим Героям Євромайдану, запалили лампадки та поклали квіти до пам'ятника "Небесної Сотні" та могил Героїв АТО.

Згодом на Центральній площі Чернівців, біля пам'ятника Т.Шевченку, відбувся траурний мітинг з вшанування пам'яті Героїв Небесної Сотні. Розпочався він хвилиною мовчання. Представники українських церков провели жалобний молебень за загиблими два роки тому за волю і правду.

Присутніх закликали пам'ятати подвиг тих, хто поклав своє життя за Україну, та жити так, щоб ця жертва не була марною.

Київщина

У Будинку культури міста Василькова військовослужбовці гарнізону разом із громадою міста вшанували хвилиною мовчання хоробрість, патріотизм та непохитну силу духу Героїв Небесної Сотні.

В цей сумний день пам'яті згадали всіх невинно вбитих на Майдані згадали і своїх земляків – загиблого на Майдані Олександра Царька, а також Олександра Лістрового і Юрія Скляра, які полягли в зоні проведення АТО, всіх тих, хто ціною свого життя довів, що наш український народ – нескорений, а дух його – незламний.

Завершив захід концерт за участю творчих колективів міського Будинку культури в пам'ять про наших Героїв, які навіки вписані золотими літерами в історію України і в наші серця.

Оксана Уретій, Олександр Холява, Сергій Берець, Любов Киналь.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
Віддруковано у ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів. Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Стрілецька, 105
тел: 067-587-02-96,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса: krula_ukr@i.ua

Головний редактор **М. ПОПЛАВСЬКИЙ**
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 8450 Зам. № 162207.
Перший редактор Сергій Свенцицький

Джамала представить Україну на конкурсі “Євробачення-2016”







Саме вона перемогла у драматичному фіналі національного відбору із піснею “1944”. Її Джамала присвятила своїй прабабусі. В пісні – історія власної родини співачки та всього кримськотатарського народу, депортованого Сталіним з півострова наприкінці Другої світової війни.

Під час фіналу українського відбору на “Євробачення” у залі ніде було яблуку впасти. І хоча фаворитом суддів став гурт The Hardkiss, і саме їм вони поставили 11 балів, глядачі підтримали Джамалу. І цим принесли їй перемогу, адже за правилами конкурсу, до фіналу проходить саме той артист, якого підтримала аудиторія.

Нагадаємо, що у фіналі нацвідбору за право представляти Україну на “Євробаченні-2016” боролися The Hardkiss, Джамала, Brunettes shoot Blondes, “НЕАНГЕЛИ”, Pur:Pur, SunSay.

Після оголошення результатів відбору в Росії вирішили спробувати не допустити до участі в пісенному конкурсі “Євробачення” українську пісню, яку виконує Джамала. Таку думку, як повідомляє “РИА Новости”, висловив перший заступник голови комітету Держдуми з інформаційної політики Вадим Дєньгін. Він висловив сподівання, що керівництво “Євробачення” не допустить до конкурсу пісню про депортацію кримських татар.

У свою чергу голова Меджлісу кримськотатарського народу Рефат Чубаров на своїй сторінці у Facebook повідомив, що в російських ЗМІ, а також в підконтрольних Москві ЗМІ на територіях інших держав, розв’язана справжня інформаційна і психологічна війна, спрямована на приниження співачки кримськотатарського походження Джамали. “Російські шовіністи – від невідомих обивателів до потворних московських політиків – у жаху від того, що переможцем “Євробачення-2016” може стати українська/кримська виконавиця Джамала”, – зазначив Чубаров.

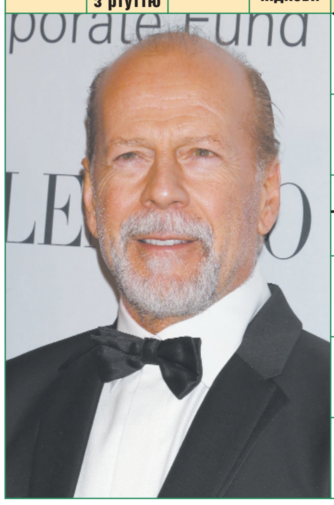
Він також шкодує, що жителі Криму не змогли проголосувати у фіналі нацвідбору “Євробачення-Україна”. “Вжиті мною і моїми колегами зусилля, щоб забезпечити голосування жителів окупованого Криму, не увінчалися успіхом. Російські компанії, що забезпечують телефонний зв’язок в окупованому Криму, відмовили у проведенні голосування жителями Криму”.

Півфінали 61-го пісенного конкурсу “Євробачення” відбудуться у Стокгольмі (Швеція) 10 і 12 травня, фінал – 14 травня. Учасник від України виступить у другому півфіналі.

Нагадаємо, що Джамала потрапила на сторінки британського видання “The Guardian”. Англійців вразило, що в основі її пісні “1944” про депортацію кримських татар – реальна історія сім’ї зірки.

Штат у США
Електронагрівач
Східний феодал
Предмет розмови чи лекції
Британський письменник
Німецький письменник
Український письменник
Радіолокатор
Духовий інструмент
Однокінний екіпаж в Англії
Острів в Антарктиці
Урочистий вірш
Місто в Україні
Співак із окремою партією
Грошова одиниця Китаю
Чародій
Столиця Індії
Низький чоловічий голос
Грецьке жіноче ім’я
Марка літака
Наукова чи інша стаття
Народ у Китаї
Автомобільна марка
Витягнуте коло
Сплав будь-якого металу з ртуттю
Нота
Цвях для кінської підкови
Країна в Африці
Ізоляція країни чи її частини
Шерсть тварини
Озеро в Туреччині
Ефіроносна рослина
Вид антилопи
Велика деревна ящірка
Країна в Європі
Квазідержава на сході України
Кормова частина палуби корабля
Язичницький бовван
Отруйна змія
Багаття
Майстер повітряного бою
Робоча шлюпка





Літаючий автомобіль може піти в серію вже у 2017 році

Компанія AeroMobil зі Словаччини має намір через два роки запустити серійне виробництво двомісного літаючого автомобіля. У планах розробника випустити і версію для чотирьох пасажирів. Ціна аеромобіля поки не повідомляється, але, ймовірно, вона може скласти кілька сотень тисяч євро.



Виробник AeroMobil з Братислави розраховує на комерційний випуск і старт продажів власних літаючих автомобілів вже у 2017 році. Гендиректор і один із засновників AeroMobil Юрай Вакулик на конференції SXSW уточнив, що модель може використовувати для зльоту і посадки підготовлене трав’яне покриття, а не тільки злітні смуги в аеропортах. Пан Вакулик припустив, що в майбутньому спеціальні трав’яні смуги для аеромобілів з’являтися вздовж шосе і поруч із заправними станціями. Для управління аеромобілем необхідно не тільки водійське посвідчення, а й ліцензія пілота.

Глава компанії розраховує, що покупцями нової моделі зі сталевим каркасом і вуглепластиковим кузовом стануть заможні власники суперкарів. Він назвав свій продукт “хобі для багатих”, проте не уточнив можливу ціну аеромобіля, лише зауважив, що вона складе “декілька сотень тисяч євро”. AeroMobil також вивчає можливості для запуску моделі з автопілотом і дивиться в бік принципу роботи Uber для організації аеротаксі, пояснив пан Вакулик.

Компанія в даний час проводить випробування різних типів двигунів для аеромобіля. AeroMobil створена в 2010 році. На сайті повідомляється, що аеромобіль зі складними крилами може приводиться в рух двигуном Rotax 912. Силовий агрегат здатний розганяти модель у повітрі до понад 200 км/год, швидкість зльоту – 130 км/год, а максимальна дальність польоту – до 700 км. Витрата палива – до 15 л за годину польоту. На трасі цей двигун дозволяє їхати зі швидкістю понад 160 км/год, при цьому споживання палива досягає 8 л на 100 км, а запас ходу – до 900 км.